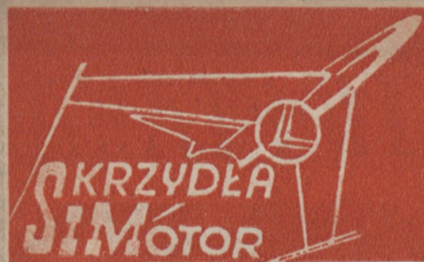


W roku bieżącym zawody modeli redukcyjno-latających odbędą się w Szczecinie na początku października. Warto już obecnie rozpocząć przygotowanie modeli! Nasze zdjęcie przedstawia znanego modelarza szczecińskiego Ryszarda Kiesewettera podczas XVII Ogólnopolskich zawodów. Foto: Koszewski — LL

WARSZAWA • ROK WYDANIA VIII • 26 KWIETNIA 1953 • NR 17 (357) • CENA 70 GR

Na naszym kursie

Drodzy Czytelnicy! Numer, który w tej chwili przeglądacie, jest ostatnim, który ukazuje się pod nazwą „Skrzydła i Motor". Począwszy bowiem od 1 maja br. czasopismo nasze łączy się ze swym bratnim pismem — miesięcznikiem „Skrzydlata Polska" — w jedno czasopismo lotnicze, które ukazywać się będzie odtąd co tydzień pod nazwą „Skrzydlata Polska". Tygodnik „Skrzydlata Polska" będzie wychodził w dotychczasowym formacie SiM-u, a więc w objętości 16 stron druku, formatu A4, w technice rotograwiurowej dwubarwnej. Cena pojedynczego egzemplarza — 0,70 zł.

Nowe czasopismo — Ilustrowany Tygodnik Lotniczy „Skrzydlata Polska" będzie więc równocześnie starym czasopismem, gdyż obejmie swą treścią wszystkie lotnicze sprawy, które poruszane dotychczas były w SiM-ie i „Skrzydlatej". „Skrzydlata" w nowej szacie i nowej treści służyć będzie przede wszystkim lotnictwu sportowemu zrzeszonemu w Lidze, a więc pilotom szybowcowym i silnikowym, spadochroniarzom i mechanikom, aktywistom i pracownikom Ligi. Młodzi lotnicy znajdą dla siebie w nowej „Skrzydlatej" wyodrębniony czterostronicowy dział pod nazwą „Młody Lotnik" — poświęcony wyłącznie sprawom małego lotnictwa. Poświęcając przeważającą część swej objętości sprawom małego i dużego lotnictwa zrzeszonego w Lidze, nowa „Skrzydlata" informowała będzie równocześnie o wszelkich przejawach życia lotniczego w kraju i zagranicą — służyć będzie tym samym wszystkim miłośnikom i sympatykom lotnictwa.

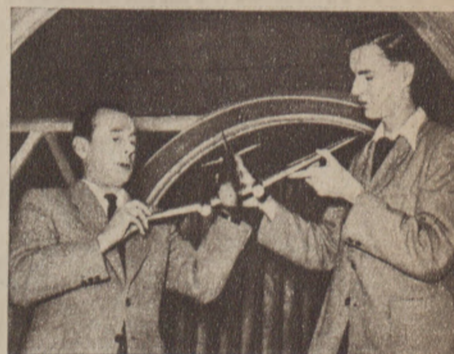
Dotychczasowi korespondenci i współpracownicy starej „Skrzydlatej" i SiM-u stają się oczywiście korespondentami i współpracownikami nowej „Skrzydlatej". Dziękując im za dotychczasowy twórczy współudział w redagowaniu czasopism lotniczych (SiM-u i „Skrzydlatej") zapraszamy równocześnie gorąco do dalszej, jeszcze aktywniejszej współpracy w lotniczym tygodniku.

Te 357 numerów tyg. „Skrzydła i Motor" i 95 numerów mies. „Skrzydlata Polska", które ukazało się dotychczas i dotarło do Waszych rąk — to trwały, nieprzemijający, twórczy wkład w dzieło budowy silnych skrzydeł naszej Ojczyzny.

Wierzymy, że na nowym etapie naszej wspólnej lotniczej pracy w budowie potęgi lotnictwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej staniecie się jeszcze bardziej aktywni i bojowi jako czytelnicy i jako korespondenci tyg. „Skrzydlata Polska" — w tej pracy będziemy nadal kroczyć z hasłem I Krajowego Zjazdu Czytelników i Korespondentów Prasy Lotniczej: „Każdy czytelnik i korespondent prasy lotniczej — aktywnym bojownikiem o pokój i socjalizm". *(kon)*

Z LOTU PTAKA





Instytut Aerodynamiczny przy Politechnice Warszawskiej chlubi się wzorowym pracownikiem, którym jest Henryk Wiśniewski (z lewej), technik, racjonalizator i konstruktor wielu przyrządów naukowych. Dzięki jego, dziś już 24-letniej pracy w Instytucie, młodzi studenci mają możność przeprowadzania ciekawych badań wzbogacających naukę polską (powyżej). Foto: CAF i R.Cz. L.



Młody radziecki konstruktor M. Kuzakow zbudował sam szybowiec, o oryginalnych kształtach, który nazwał „Gołąb pokoju". Foto: „Krylia Rodiny"



W dniu 6 stycznia 1953 roku trzech sportowców - spadochroniarzy radzieckich wykonało jubileuszowe skoki. Na zdjęciu od lewej: G. Iwanow — który wykonał 2 000 skok, G. Bogomołow — który wykonał 1 217 skok i B. Piaterikow, który wykonał 1 500 skok.

Piloci zrzeszeni w aeroklubach DOSAAF — ZSRR latają na doskonałym sprzęcie nowoczesnej konstrukcji. Oto sportowe samoloty konstrukcji Jakowlewa. Foto: „Krylia Rodiny"



LIST MARSZAŁKA ROKOSSOWSKIEGO DO REDAKCJI I KORESPONDENTÓW WOJSKOWYCH GAZETY WOJSK LOTNICZYCH „SKRZYDŁA WOLNOŚCI"

Przy końcu marca br. odbył się Zlot Korespondentów gazety Wojsk Lotniczych „Skrzydła Wolności", na którym omówiono zadania gazety oraz rolę korespondentów w realizacji tych zadań. Zlot wykazał, że aktyw korespondentów wzrósł oraz przyczynił się do dalszego zacieśnienia więzi gazety z czytelnikami.

Uczestnicy Zlotu wystosowali depeszę do Wiceprezesa Rady Ministrów i Ministra Obrony Narodowej Marszałka Polski Konstantego Rokossowskiego, w której zapewnili, że własnym przykładem oraz poprzez współpracę z gazetą będą mobilizować żołnierzy do wzorowego spełnienia patriotycznych obowiązków wobec Ojczyzny.

W odpowiedzi na tę depeszę, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski przesłał do redakcji i korespondentów „Skrzydeł Wolności" list, który w całości przytaczamy poniżej:

„Proszę o przekazanie serdecznego podziękowania wszystkim korespondentom gazety lotniczej „Skrzydła Wolności" za nadesłane pozdrowienia i wyrazy uczuć zawarte w depeszy z Pierwszego Zlotu Korespondentów.

Wasza wzorowa służba wojskowa w szeregach ludowego lotnictwa i ścisła współpraca ze swoim organem prasowym „Skrzydła Wolności" oraz złożone zapewnienie dalszego podnoszenia wyszkolenia i jeszcze lepszego wykonywania obowiązków żołnierskich — jest dowodem gorącego umiłowania swojej Ludowej Ojczyzny i Waszego oddania w służbie dla ludu pracującego miast i wsi.

Nie szczędźcie i nadal wysiłków w żołnierskim trudzie i zaszczytnej pracy żołnierza-korespondenta. Słowem i czynem, dobrym przykładem zagrzewajcie cały skład osobowy swoich jednostek do jak najlepszego wykonywania swoich obowiązków, do mistrzowskiego opanowania nowoczesnego sprzętu lotniczego, ciągłego doskonalenia techniki pilotażu i umiejętności wojskowych.

Dzielcie się na łamach prasy swymi doświadczeniami i osiągnięciami oraz piętnujcie i wykorzeniajcie braki i niedociągnięcia w pracy i szkoleniu.

Demaskujcie zbrodnicze plany podżegaczy wojennych i zaszczepiajcie żołnierzom ducha wysokiej czujności wobec wszelkich wrogów naszego państwa. Prowadźcie bezwzględną walkę z jakimikolwiek przejawami naruszania tajemnicy wojskowej.

Umacniajcie braterstwo broni z bohaterską Armią Radziecką i w swej pracy bierzcie wzór z przodujących lotników radzieckich. Niechaj jeszcze więcej znajdzie się żołnierzy Wojsk Lotniczych w gronie przodowników wyszkolenia i racjonalizatorów ludowego Wojska Polskiego, ochraniającego wielkie pokojowe budownictwo naszego narodu przed zakusami imperialistów.

Nieustannie podnoście swoją świadomość polityczną, przejawiajcie codzienną troskę o wysoki poziom ideowy swojej gazety lotniczej, aby ona w pełni spełniała swoje zadanie w wychowywaniu szerokich mas żołnierskich na czujnych i wiernych obrońców Ludowej Ojczyzny, głęboko nienawidzących wrogów oraz bezgranicznie oddanych swemu narodowi i Wielkiemu Budowniczemu Polski Ludowej — Towarzyszowi Bolesławowi Bierutowi.

Życzę Wam pomyślnych wyników w realizacji uchwał podjętych na Zlocie i dalszych sukcesów w podnoszeniu gotowości bojowej naszego ludowego lotnictwa — stalowych skrzydeł Polski Ludowej, dla sprawy umacniania obronności kraju i utrwalenia pokoju między narodami".

PILOCI I PRACOWNICY LOTNICTWA WSTĘPUJĄ DO PZPR

Po zgonie Wielkiego Wodza mas pracujących świata, towarzysza Józefa Stalina, dla uczczenia Jego pamięci, przodujący robotnicy, chłopi i przedstawiciele inteligencji pracującej wstępują w szeregi Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. W samej Warszawie do Partii zgłosiło się prawie 2 000 osób. Szeroką falą napływają podania o przyjęcie do PZPR, składane przez pracowników różnych fabryk, instytucji oraz studentów. Podobnie i lotnictwo nie zostaje w tyle — zgłaszają się do Partii piloci, mechanicy lotniczy i personel pomocniczy.

W PLL „Lot" na Okęciu w Warszawie podania o przyjęcie do PZPR złożyli:

Marian Witkowski, pilot komunikacyjny, kapitan statku powietrznego, aktywista ZMP-owski, znany całej załodze Okęcia z komunikatów i pogadanek, które nadaje przez miejscowy radiowęzeł.

Włodzimierz Sulecki, drugi pilot, wyróżniający się w pracy społecznej oraz zawodowej dużymi umiejętnościami jako zdyscyplinowany i odpowiedzialny pracownik, wielką troską otaczający sprzęt lotniczy.

Podania o przyjęcie do Partii składa również personel techniczny lotnictwa: **Kazimierz Trębski**, 18-letni ZMP-owiec, ślusarz - brygadzista warsztatów remontowych PLL „Lot" na Okęciu powiedział: *„W tych ciężkich chwilach żałoby zrozumiałem, gdzie jest moje miejsce. Zrozumiałem, że teraz trzeba jeszcze bardziej zwiększyć swoje wysiłki i skupić się jeszcze ciaśniej wokół Partii"*.

Słowa młodego brygadzisty popierają czyny. Jego brygada należy w warsztatach do przodujących. Zobowiązania podjęte dla uczczenia pamięci Józefa Stalina członkowie brygady wykonali w 142,3%. Tow. Trębski swoją postawą w pracy zawodowej i społecznej zasłużył na przyjęcie do Partii. Jest on uczniem trzeciej klasy Technikum Budowy Silników w Warszawie i współgospoda-

(c. d. na str. 260)

LUDZIE LOTNICTWA NA CZEŚĆ 1 MAJA

Z każdym dniem wzrasta ilość zobowiązań podejmowanych przez wszystkich ludzi pracy naszego kraju. Coraz więcej załóg kopalń, fabryk i hut przystępuje do długookresowego współzawodnictwa — dla pełnego wykonania planów produkcyjnych, wzmocnienia sił Ojczyzny i na cześć 1 Maja.

W miarę zbliżania się pierwszego maja lud pracujący coraz bardziej wzmaga tempo pracy, pragnąc jak najgodniej powitać święto klasy robotniczej. Dziesiątki załóg meldują już o przedterminowej realizacji podjętych zobowiązań. 525 ton stali i 800 ton surówki ponad plan — oto czyn pierwszomajowy załogi huty „Pokój".

W nurt ogólnokrajowego długookresowego współzawodnictwa włączają się coraz liczniej ludzie lotnictwa. Świadczą o tym meldunki napływające do naszej redakcji. Oto niektóre z nich:

ZAŁOGA SZYBOWCOWEGO ZAKŁADU DOŚWIADCZALNEGO postanowiła podnieść wydajność pracy o minimum 6 procent w stosunku do zaplanowanej na rok bieżący; wykonać plan roczny w terminie o 15 dni krótszym, tj. do dnia 15 grudnia br.; dokładnie i terminowo opracowywać dokumentację techniczną oraz udzielać pomocy wszystkim bratnim zakładom w przygotowaniu fabrykacyjnym; jak najszybciej wykonywać potrzebne próby laboratoryjne oraz szybko i dokładnie dokonywać przesunięć materiałowych dla innych zakładów, co przyczyni się do terminowego wykonywania ich planów produkcyjnych.

*

ZAŁOGA ZAKŁADÓW SPRZĘTU LOTNICTWA SPORTOWEGO NR 5 postanowiła podnieść wydajność pracy o 8 procent w stosunku do zaplanowanej na rok bieżący; plan roczny wykonać do dnia 30 listopada br.; obniżyć koszty własne przez wyeliminowanie do minimum odpadków; rozwinąć działalność Klubu Techniki i Racjonalizacji, co w znacznym stopniu przyczyni się do przedterminowego wykonania planu.

*

ZAŁOGA ZAKŁADU SPRZĘTU LOTNICTWA SPORTOWEGO NR 4 postanowiła podnieść wydajność pracy o 7 procent w stosunku do zaplanowanej na rok bieżący; roczny plan produkcyjny wykonać do dnia 5 grudnia br.; obniżyć koszty własne o 0,5 procent przez właściwe rozstawienie kadr pośrednio produkcyjnych, przewidzianych planem zatrudnienia na rok bieżący; podnieść jakość i estetykę wykonywanej produkcji, likwidując jednocześnie do minimum braki przez ścisłe przestrzeganie kontroli międzyoperacyjnej; utrzymywać na bieżąco normatywy materiałowe oraz zgłaszać remanenty do upłynnienia.

*

CZŁONKOWIE MODELARNI NR 373 im. W. CZKAŁOWA W STALINOGRODZIE podniosą ogólny poziom wyszkolenia modelarskiego; wybudują obok modelarni — we własnym zakresie — tor dla modeli na uwięzi; uporządkują teren wokół wieży spadochronowej oraz zasieją na nim trawę.

*

CZŁONKOWIE KOŁA LL I ZESPÓŁ MODELARZY PRZY SZKOLE W DĘBNIE postanowili zbudować model samolotu radzieckiego „Jak-12" o dość pokaźnych rozmiarach (rozpiętość — 6 m i długość — 4,5 m); zakończyć szkolenie modelarskie I stopnia; wyjechać na wieś z zespołem pieśni i tańca, dając jednocześnie pokaz modeli latających dla tamtejszej młodzieży i społeczeństwa i założyć tam koło LL. (819).

*

Zobowiązania ludzi lotnictwa dla uczczenia Święta 1 Maja są wyrazem ich dążenia do jak najszybszej realizacji Planu Sześcioletniego, zbudowania w Ojczyźnie socjalizmu i zachowanie pokoju na świecie. Troską każdego z nas powinna być walka o wykonanie i przekroczenie tych zobowiązań. Niech więc szlachetna rywalizacja zagrzewa nas do walki o pierwszeństwo, do walki o lepszą przyszłość naszej Ojczyzny.

GARWOLIN NA KURSIE SIM-u

W niedzielę rano 12 bm. dwa samochody Zarządu Okręgowego Ligi Lotniczej w Warszawie, uwożąc pasażerów wyjechały w stronę Garwolina. Pasażerowie ci, to przedstawiciele ZOLL, Aeroklubu Warszawskiego i redakcji „Skrzydła i Motor". W ten kwietniowy wczesny ranek jadą na imprezę lotniczą, o której programie obszernie informują mieszkańców Garwolina porozwieszane na mieście afisze.

Po drodze zatrzymali się w najlepszej w województwie warszawskim Spółdzielni Produkcyjnej w Sobieniach. Niewiele było wolnego czasu, toteż w ciągu godziny redaktorzy SiM-u rozmawiali o lotnictwie z miejscową młodzieżą, rozdali jej broszury lotnicze oraz zrobili kilka zdjęć. Następnie obejrzano spółdzielnię, po której grupę zwiedzających oprowadzał Adam Kampka pełniący funkcję stajennego i... dalej w drogę!

Garwolin, miasto, w którym tradycje lotnicze zaczęły się dopiero od roku — od założenia w nim Powiatowego Oddziału Ligi Lotniczej, wykazało się jednak w popularyzacji lotnictwa dużym rozmachem młodzieży. W ciągu tego roku powstało w Garwolinie i powiecie przy szkołach trzynaście kół Ligi Lotniczej, trzy modelarnie i ukończono już dwa kursy spadochronowe. Ale młodzież Garwolina nie poprzestaje na tym — w dalszym ciągu powstają koła Ligi Lotniczej oraz przybywa członków i aktywistów LL.

W ogromnej sali szkoły podstawowej w Garwolinie wrzało jak w ulu. Zarówno starsi jak i młodzież zajmowali ostatnie wolne miejsca. Z góry patrzył, jakby aprobując ich zainteresowania lotnicze, zawieszony w powietrzu pod białą czaszą skoczek spadochronowy — kukła. Dekorację sali uzupełniały modele szybowców oraz hasła i emblematy lotnicze. Impreza w Garwolinie została zorganizowana staraniem miejscowego Oddziału Ligi Lotniczej oraz Redakcji „Skrzydła i Motor", przy aktywnym współudziale Zarządu Okręgu Warszawskiego LL. Zbigniew Chruściel — czołowy aktywista LL w Garwolinie, dwoił się czyniąc ostatnie przygotowania.

Na program złożyły się wiązanki melodii polskich i radzieckich, wykonane na akordeonie oraz piosenki śpiewane przez aktywistów Ligi Lotniczej.

Burzą oklasków witała publiczność pilotów Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych. Opowiadali oni o swej drodze do lotnictwa i wytężonej pracy szkoleniowej, a kpt. Soroka mówił jak przed wojną młodzież robotniczo-chłopska nie miała dostępu do szkół lotniczych, ile niweczyło się przez to marzeń i ile marnowało się talentów. A dzisiaj w Polsce Ludowej każda dziewczyna i chłopiec może uczyć się w szkole lotniczej, bić rekordy i zdobywać wysokie kwalifikacje we wszystkich dziedzinach lotnictwa.



Por. pil. Drożdż z Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych opowiada zebranym na sali w Garwolinie o tym, jak został lotnikiem.

Redaktorzy SiM-u czytali wyjątki z książek lotniczych, opowiadali zasłuchanej młodzieży o modelarstwie, szybownictwie i lotnictwie wojskowym. Młodzież z uwagą i zaciekawieniem słuchała opowieści o tym, jak na przykład podpułkownik pilot Edward Chromy, poseł na Sejm Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, pierwsze kroki w lotnictwie stawiał właśnie jako modelarz.

W czasie imprezy wręczono dyplomy uznania i nagrody książkowe przodującym modelarzom, aktywistom LL i spadochroniarzom powiatu jak: Chruścielowi, Mikulskiemu, Maszkiewiczowi, Rojkowi, Klimaszewskiemu, Kłusowi, Rawiczowi, Grymaszewskiemu, Szczepaniakowi, Chomiczowi, Lasocie i innym. Niebawem w tej samej sali wszyscy uczestnicy imprezy wirowali już beztrosko w rytm muzyki na urządzonej od godziny 17 zabawie. Wieczorem po zakończeniu zabawy został jeszcze wyświetlony film produkcji radzieckiej.

A przed gmachem szkoły warczały silniczki modeli redukcyjnych na uwięzi, zataczających równiutkie koła w powietrzu. Te pięknie wykonane modele samolotów należą do modelarzy z Siedlec, którzy pod kierownictwem instruktora Maciejewskiego budują je z wielką precyzją i talentem. Przybyli do Garwolina, żeby dla miejscowej publiczności urządzić pokazy swoich modeli.

Garwolin był w tym roku drugim już z kolei miejscem — po Sosnowcu — do którego przyjechała redakcja SiM-u, żeby przy współudziale miejscowej Ligi Lotniczej jeszcze bardziej zacieśnić więź łączącą społeczeństwo z naszym ludowym lotnictwem.

Największą nagrodą dla organizatorów imprezy, stało się — widoczne z oczu zarówno tych najmłodszych jak i tych starszych zebranych na sali — wielkie zainteresowanie dla lotnictwa, spełniającego dziś tak ważne zadanie w dziedzinie obrony kraju i w gospodarce naszego państwa.

(aj)



Mali mieszkańcy Spółdzielni Produkcyjnej w Sobieniach koło Garwolina oglądają z zainteresowaniem broszury lotnicze, podarowane im przez redakcję SiM-u.

ŁOTY NAD WARSZAWĄ – DLA WSZYSTKICH

Miłośnicy lotnictwa przebywający w stolicy, z radością powitają wiadomość o uruchomieniu przez Dyrekcję PLL „Lot" pasażerskich lotów nad Warszawą.

Loty odbywać się będą w każdą pogodną niedzielę, począwszy od 3 maja br. w godzinach między 10-tą a 14-tą. Pasażer znajdzie wygodne pomieszczenie w taksówce powietrznej „Aero 45". Samolot ten posiada oszkloną kabinę, skąd można obserwować krajobraz w ciągu 20 minut, bo tyle trwać będzie jeden przelot.

Cena przelotu wynosi 40 zł od osoby. Przedsprzedażą biletów zajmuje się biuro „Lotu" przy ulicy Hożej w okresie od poniedziałku do soboty. Dojazd na lotnisko — autobusem „114" z pl. Narutowicza.

A więc już w pierwszą niedzielę maja spotykamy się na Okęciu!

PILOCI I PRACOWNICY LOTNICTWA WSTĘPUJĄ DO PZPR

(dok. ze str. 259)

rzem domu, gdyż wraz ze swoim starszym bratem utrzymują całą rodzinę.

Podobnie **Czesław Kosiorkiewicz** wstąpił w szeregi PZPR. Jest ZMP-owcem od 1951 roku, w warsztatach lotniczych pracuje już od trzech lat. Zaczął pracować będąc jeszcze uczniem Szkoły Mechanicznej, obecnie jest już drugim lotniczym mechanikiem silnikowym i wyrabia 200% normy.

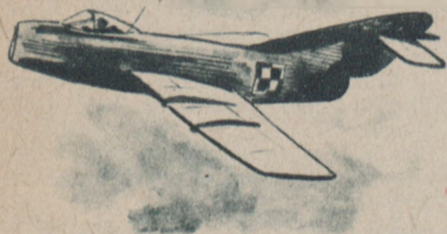
„Od dawna pragnąłem wstąpić do Partii. Ale myśl ta dojrzała dopiero teraz, po odejściu naszego Wodza i Nauczyciela — mówi mechanik Kosiorkiewicz — *teraz wiem, że w szeregach PZPR jeszcze bardziej wzmogę czujność klasową wobec wroga. Jestem szczęśliwy, że zostałem przyjęty w szeregi najwierniejszych synów Polski Ludowej".*

Wiele dumnych wypowiedzi pada dziś z ust polskich lotników, którzy wstępują do Partii, aby pogłębić swoją świadomość polityczną, swoją ofiarną pracą odwdzięczyć się Ojczyźnie za to wszystko, co im dała, żeby żyć i pracować tak jak uczył Stalin...

Wola wzmożonej pracy dla Ojczyzny, którą tak pięknie wyrażają młodzi lotnicy decyzją wstąpienia do PZPR, ani na chwilę nie wygasa, obejmuje ona coraz większe rzesze lotników, gotowych walczyć o wolność polskiego nieba, o szczęście i rozkwit naszej Ojczyzny, o zwycięskie realizowanie wskazań i nauk Wielkiego Stalina.

(hj)

Pilot odrzutowca



PRACĘ na stoiskach samolotów przerwał huk silnika samolotu odrzutowego, podchodzącego do lądowania. Piloci, mechanicy i uczniowie z uwagą obserwowali każdy manewr latającej maszyny.

Z kabiny wysiadł młody, uśmiechnięty porucznik. Od razu poznał go dowódca, instruktorzy i koledzy. Przecież to ich wychowanek! Nie tak dawno na tym samym lotnisku pod kierownictwem doświadczonych instruktorów poznawał nowoczesny sprzęt i technikę pilotażu.

Starszego kolegę ciasnym kołem otoczyli podchorążowie. Z wielkim zainteresowaniem słuchali opowiadania pilota, który mówił im, w jaki sposób osiągnął wysoki poziom wyszkolenia i to, że jest dziś przodującym pilotem na myśliwskim samolocie odrzutowym.

Oto jego słowa:

„Jako syn robotnika nie mógłbym nawet marzyć w czasach sanacji o zdobyciu zawodu pilota. Po wyzwoleniu naszego kraju przez Armię Radziecką rozpocząłem naukę. Zapisałem się do Ligi Lotniczej i tam z zapałem pochłaniałem wiedzę o lotnictwie.

Postanowiłem sobie mocno, że zostanę pilotem. W Oficerskiej Szkole Lotniczej na równi z wiedzą fachową rozszerzał się mój światopogląd. Studiując dzieła klasyków marksizmu - leninizmu zrozumiałem, że imperializm jest największym wrokiem ludzkości.

Dziś, kiedy naród nasz bohatersko wykonuje zadania planu 6-letniego, kiedy mamy to, o co walczyli przez długie lata najlepsi synowie naszej Ojczyzny, zrozumiałem, że uczę się po to, aby w razie potrzeby skutecznie bronić granic ojczystych i pokojowej pracy naszych ojców, braci i sióstr.

To właśnie przez cały czas w szkole dodawało mi i obecnie dodaje bodźca do jeszcze lepszego opanowania techniki pilotażu na nowoczesnym samolocie. W chwili przydzielenia mnie do oddziału lotnictwa odrzutowego w sercu moim zapanowała nieopisana radość. Byłem dumny z takiego wyróżnienia. Z całym zapałem przystąpiłem do wykonywania zadań postawionych mi przez dowódcę".

Nowoczesny sprzęt, skomplikowane urządzenia — aby opanować to wszystko, co składa się na samolot odrzutowy, trzeba stałej i sumiennej pracy nad sobą. Pilot K. nie ustaje przeto w pracy nad podnoszeniem swych kwalifikacji fachowych i politycznych. Do każdego zadania przygotowuje się starannie i dlatego w wykonywaniu zadań lotniczych osiąga coraz lepsze wyniki. Dowództwo mając na uwadze jego stałe postępy w opanowaniu techniki pilotażu, zdyscyplinowanie, powierzyło mu odpowiedzialne stanowisko. Jako młody dowódca nie miał wiele doświadczenia, jednak trudności pokonał. Wytrwałości i hartu nauczył się od swych wychowawców, od swych dowódców.

Pchor. Pawlikowski, przodownik wyszkolenia bojowego i politycznego, ma już bogate doświadczenie jako pilot Ligi Lotniczej. W szkole przekonał się, że przed wojskowym pilotem stoją daleko odpowiedzialniejsze zadania. Oto jego słowa:

„Dołożę wszelkich starań, aby moja grupa w całości złożyła państwowe egzaminy na celująco. Jako kandydat partii własnym przykładem będę wskazywał im drogę do przodownictwa. Tego wymaga od każdego z nas partia i rząd ludowy".

Poniżej: pilot samolotu odrzutowego opowiada młodym podchorążym o swym szkoleniu.



Długo toczyła się serdeczna rozmowa podchorążych z wychowankiem szkoły, dziś przodującym pilotem. Uczniowie z zainteresowaniem oglądali nowoczesny samolot odrzutowy, jego urządzenie i konstrukcję.

Pchr. Olkuska postanowiła jeszcze lepiej się uczyć, aby w przyszłości latać na odrzutowej maszynie. Jest to jej gorącym pragnieniem. Warunki dla osiągnięcia tego celu ma jak najlepsze, bowiem możliwości zdobycia zawodu pilota dała jej władza ludowa. Zależy tylko od niej samej, jak będzie się uczyć i opanowywać technikę pilotażu.

Dumne jest dowództwo szkoły ze swego wychowanka, przodującego pilota samolotu odrzutowego oficera K., który słowa przysięgi wojskowej przekuwa w czyn. Za jego przykładem pójdą z pewnością młodzi podchorążowie, aby w niedalekiej przyszłości, już jako piloci, czujnie strzec granic powietrznych naszej Ludowej Ojczyzny.

A. KACZMARCZYK, ppor.

OCHOTNICZY WERBUNEK DO OSWL I TSWL

W bieżącym roku, podobnie jak w latach ubiegłych, przeprowadza się ochotniczy werbunek kandydatów do szkół oficerskich Wojska Polskiego, a więc i szkół lotniczych (OSWL i TSWL).

Kandydaci winni odpowiadać następującym warunkom:
— obywatelstwo polskie;
— stan wolny;
— wiek: od 18 do 24 lat;
— zdolność fizyczna wymagana od kandydatów do szkół oficerskich z uwzględnieniem wymogów poszczególnych rodzajów wojsk i służb;
— wykształcenie: od kandydatów do wszystkich szkół oficerskich wymagane jest w zasadzie na poziomie 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędnej szkoły zawodowej. W wyjątkowych wypadkach przyjmowani będą kandydaci, którzy posiadają niższe wykształcenie pod warunkiem, że kandydaci tacy rokują nadzieję, iż w czasie pobytu w szkole oficerskiej uzupełnią swe wykształcenie ogólne.

Każdy kandydat, ubiegający się o przyjęcie do szkoły oficerskiej, winien złożyć następujące dokumenty:
a) podanie, b) poświadczenie obywatelstwa, c) świadectwo urodzenia, d) świadectwo lekarskie społecznej służby zdrowia, e) szczegółowy, własnoręcznie napisany życiorys.

Kandydaci wnoszą podania z dokumentami do właściwego według miejsca zamieszkania wojskowego komendanta rejonowego.

Podania kandydatów winny być złożone najpóźniej do dnia 31 maja 1953 roku.

Bliższych informacji udzielają Wojskowe Komendy Rejonowe.

PAMIĘTNY WIECZÓR Z JÓZEFEM STALINEM

MARINA RASKOWA

(dok. z numeru 16)

Tania szepce mi do ucha:

— Mamo, dlaczego towarzysz Stalin jest taki bezpośredni?

Odpowiedziałam:

— Dlatego, bo to towarzysz Stalin.

Pytano nas zewsząd o szczegóły naszego dalekiego lotu, a nasze dzieci, wśród nich i Tanię o to, jak się uczą. Stalin żartuje: to pociąga ją za nos, to za brwi i nazywa „osobistością". Przyszła również córka Stalina Swietłana i córeczka Mołotowa, która również ma na imię Swietłana. Stalin przedstawia je i wskazując na swą córkę mówi:

— To jest moja gospodyni...

Swietłana siada obok Poliny. Rozbrzmiewają toasty. Mołotow pije za nasze zdrowie, za zdrowie trzech lotniczek radzieckich, które odbyły lot na Daleki Wschód. Po kolei prosimy o głos. Przemawia Wala, przemawia Polina, wreszcie ja proszę o głos towarzysza Mołotowa. Staję z kieliszkiem w ręku przed mikrofonem. Mówię tej o nadzwyczajnej opiece, jaką towarzysz Stalin okazał nam, kiedy byliśmy w tajdze. Towarzysz Stalin siedzi tuż obok i to bardzo mnie peszy. Chcę Stalinowi powiedzieć coś wielkiego, coś zupełnie nadzwyczajnego. Głos mi drży, jestem zdenerwowana i wreszcie nie patrzę już na siedzących przede mną na sali, lecz tylko na towarzysza Stalina i jedynie do Niego przemawiam — o wielkiej wdzięczności jaką cały naród winien Jemu, naszemu drogiemu Stalinowi. Mówię o szczęśliwym, cudownym życiu, które otwiera tak nieograniczone możliwości przed całym naszym narodem.

Skończyłam. Stalin powstał, uścisnął mi rękę i stuknęliśmy się kieliszkami. Następnie Mołotow, Woroszyłow, Kaganowicz i wszyscy siedzący przy naszym stole stuknęli się ze mną.

Nagle uciszyliśmy się.

Stalin prosi o głos.

Mówi cicho, ale tak, że każdy słyszy. Mówi prosto i przedziwnie mądrze. Przypomina czasy matriarchatu. Opowiada, jakim był matriarchat. Było tak, że raczej kobiety gromadziły zapasy, a nie mężczyźni, że początkowo kobiety zajmowały się rolnictwem, podczas gdy mężczyźni tylko polowali. Dlatego kobiety były bardziej poważane niż mężczyźni. Potem mówi o ciężkim losie kobiet w późniejszych wiekach. Mówi o tym, jak uciskano kobiety, jak pozbawiono je podstawowych praw ludzkich i tak kończy swe słowa:

— Oto te trzy kobiety doznały zadośćuczynienia za ciężkie wieki ucisku kobiet.

Gratuluje nam z okazji naszego zwycięstwa i pije za nasze zdrowie.

Tu jednak już nasi krewni nie wytrzymują. Powstają ze swych miejsc i biegną do Stalina, a sam towarzysz Stalin wychodzi z za stołu i idzie do naszych matek, ojców i krewnych by stuknąć się kieliszkiem. Po tym powraca do swego stołu.

Wtedy matka Poliny Osipienko podnosi się ze swego miejsca. Denerwuje się, drży, na jej twarzy lśnią łzy. Podchodzi do towarzysza Stalina i wręcza mu dar wsi Nowo-Spasowsk: wielki album z widokami starego i nowego Nowo-Spasowska. Jest to wieś, w której urodziła się Polina Osipienko. Matka Poliny chciała prawdopodobnie dużo powiedzieć towarzyszowi Stalinowi, ale nie mogła. Towarzysz Stalin ucałował ją serdecznie.

Prosi o głos ojciec Grizodubowej, lecz i on mówi bardzo mało... Rozumiem, obok nas jest towarzysz Stalin. Wszystko miesza się w oczach, każda myśl kieruje się tylko ku Niemu i nie ma słów, którymi człowiek mógłby wyrazić co w tej chwili przeżywa.

Mołotow wznosi toast za zdrowie tych, którzy brali udział w uratowaniu i w przewiezieniu samolotu „Rodina". Wtedy Józef Wissarionowicz wstaje i prosi, ażeby ci lotnicy i spadochroniarze, którzy pospieszyli z pomocą i są tu obecni, przyszli do jego stołu. Wychodzi z za stołu na przeciw nich i pije za ich zdrowie. Rozmawia z każdym. Każdemu ściska rękę.

Proszą o głos Bohaterowie Związku Radzieckiego. Przemawia Walery Czkałow. Po nim każdy mówi o swych marzeniach i o przyszłych lotach. Prosimy, ażeby nam pozwolono odbyć większe i dalsze loty. Stalin śmieje się, nic nie odpowiada i znów prosi o głos Mołotowa. W swym drugim przemówieniu towarzysz Stalin zwraca się do matek, ojców i żon Bohaterów Związku Radzieckiego. Mówi o tym, że nasi Bohaterowie tęsknią za lataniem, że gotowi są co dwa miesiące ustanawiać coraz to nowe rekordy:

— Oto na przykład mówię do Czkałowa: leć dookoła kulki, to on gotów oblecieć ją trzy razy i do tego śmieje się.

Małą kulką nazywa Stalin kulę ziemską.

Towarzysz Stalin mówi o tym, że dla narodu radzieckiego i dla niego ludzie drożsi są od wszystkiego, że nam nie zależy na tylu rekordach, lecz raczej na wielu dobrych, wybitnych ludziach. Powiada tak:

— Muszę was trochę powstrzymać w lataniu, ale naturalnie będę też i pomagał.

Słowa Jego zmierzają do tego, ażeby lotnicy oszczędzali się, ażeby mniej ryzykowali.

...Nastrój przy stole staje się coraz weselszy i radośniejszy. Stalin wypytuje się szczegółowo, jak była zbudowana moja kabina i nagle słyszę wnikliwe pytanie odnośnie mojej maszyny. Pyta:

— Czy tylko dlatego musieliście wyskoczyć, ponieważ nie było tylnego przejścia do tylnej kabiny? Odpowiedziałam:

— Tak.

— Dlaczego więc budują takie samoloty, gdzie obserwator jest odcięty od całej załogi?

Towarzysz Stalin szczegółowo rozwija myśl, jak należałoby budować samoloty. Podziwiam jego ogromną wiedzę lotniczo-techniczną, nie tylko o zasięgu krajowym ale i zagranicznym. Opowiada o śmigłowcach, które startują z miejsca i mówi:

— Prawda, że taki śmigłowiec bardzo by się wam przydał w tajdze?

Słowa towarzysza Stalina są jasne, proste, zadziwiające swą mądrością i nadspodziewanym przewidywaniem.

Znów żartuje z moją córką.

Na scenie zjawia się zespół pieśni i tańca Armii Czerwonej. Towarzysz Stalin lubi pieśni ludowe. Szczególnie lubi pieśni ukraińskie i żołnierskie śpiewają towarzysze Stalin i Woroszyłow. Mała Tania śpiewa z Woroszyłowem. Woroszyłow każe jej śpiewać osobno i pyta:

(dok. na str. 270)



Bohaterskie lotniczki radzieckie przy swoim samolocie „Rodina" po wykonaniu rekordowego lotu z Moskwy na Daleki Wschód w roku 1937. Od lewej: Walentyna Grizodubowa, Polina Osipienko i Marina Raskowa.



Rok I Nr 17

LIST DO ROBOTNIKÓW ZAKŁADÓW OBUWIA GUMOWEGO W ŁODZI

Drodzy Towarzysze!

Piszemy do Was ten list w imieniu wszystkich młodych lotników-sportowców naszego kraju. Zdziwicie się zapewne, co my możemy do Was, pracujących w przemyśle gumowym, napisać.

Otóż chcemy poruszyć ważną sprawę i omówić ją tak, abyście wiedzieli co zawdzięczamy Waszej pięknej pracy zawodowej. Wśród wielu przedmiotów czy części, które wykonujecie w Waszych Zakładach, produkujecie również kilometrowej długości pasma ciemno-brązowej gumy o przekroju 1x4 milimetry. Zapewne niejeden z Was zastanawiał się jakim celom służą te pasma gumy. Być może, że sądziliście, iż gumę tę nosimy w podwiązkach do skarpetek czy w ściągaczach naszych zetempowskich kurtek. Otóż nie, bo **guma ta stanowi źródło napędu naszych modeli latających, dzięki którym zdobywamy pierwsze stopnie w lotniczym wyszkoleniu. Gumę tę otrzymujemy od naszego państwa bezpłatnie. Służy ona nam do celów szkoleniowych, a także pomaga do ustalania rekordów.**

Produkcję gumy napędowej rozpoczęliście parę lat temu. Nie była ona co prawda zbyt wytrzymała na skręcanie, oraz nie miała zbyt dużej elastyczności. Ale to były pierwsze próby usamodzielnienia się od wyrobów zachodnio-europejskich. Narzekaliśmy i — rekordów zbyt wiele nie ustanowiliśmy. Sporo czasu minęło od wyprodukowania przez Was, Towarzysze, pierwszych pasm gumy napędowej. Sądziliśmy, że bogatsi w doświadczenia będziecie z roku na rok robili pasma coraz lepszej jakości. Niestety, o ile pasma w latach ubiegłych były lepiej wykonane, o tyle ostatnio — pasma Wasze nadają się tylko do celów szkoleniowych, dla modeli o skromnych właściwościach lotnych.

Zrozumiałe jest, że taki stan rzeczy nas nie zadawala, a wprost smuci. Bo wyobraźcie sobie, Towarzysze, że jeśli będziemy chcieli wysłać ekipę naszych zawodników-sportowców na zawody za granicę, to staniemy przed zagadnieniem kompletnego braku dobrej gumy napędowej do modeli rekordowych. Podamy Wam dla przykładu, że modelarze ZSRR otrzymują doskonałą gumę, dzięki której między innymi zdobyli szereg międzynarodowych rekordów wysokości, długotrwałości i odległości lotu. Młodzi lotnicy bratnich Węgier również mają dobrą gumę napędową (o kołowym przekroju), dzięki której utrzymują się w czołówce sportowców-modelarzy świata.

Drodzy Towarzysze! Nie chcemy być na ostatnim miejscu w tabeli rekordów międzynarodowych i światowych. Pomóżcie nam, dołóżcie starań, aby pasma gumy napędowej do naszych modeli były jak najlepsze, aby guma ta nie pękała, wytrzymywała dziesięciokrotnie rozciągnięcie, aby była trwała!

Chcemy abyście zdawali sobie w pełni sprawę, że pasma dobrej gumy są nam nieodzownie potrzebne, abyście wiedzieli, że my szkoląc się na modelach latających przygotowujemy się do zaszczytnej pracy w lotnictwie sportowym, komunikacyjnym i wojskowym Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, że zasilając szeregi pracowników lotnictwa wzmacniamy obronność naszej Ojczyzny.

Każdy kawałek gumy, który dla nas wykonujecie, szanujemy dbając o jego stan i starając się by nam jak najdłużej służył. Wiemy bowiem, że otrzymujemy ten materiał od Was.

Kończąc nasz list zapraszamy serdecznie przedstawicieli Waszych Zakładów na najbliższe zawody modeli latających, abyście osobiście mogli przekonać się, jak korzystamy z pasm gumy napędowej, które są Waszym dziełem.

„Młody Lotnik"

ZADANIA I ROLA KIEROWNIKA EKIPY MODELARSKIEJ

(uwagi na marginesie Zimowych Zawodów o puchar SiM-u w Zakopanem)

KIEROWNIK ekipy na zawodach modeli latających ma do spełnienia szereg ważnych i odpowiedzialnych funkcji, od których w dużej mierze zależą wyniki ekipy, a również ogólne wyniki zawodów. Rola kierowników jest jeszcze dotychczas niedoceniana, a ich zadania przeważnie niezbyt dokładnie sprecyzowane. Obserwować można w związku z tym szereg niekorzystnych objawów, które poważnie obniżają zarówno poziom wyników, jak i organizacji imprezy.

W związku z zawodami zimowymi nasunęło mi się parę uwag, którymi chciałbym się podzielić, bowiem sądzę, że przyczyni się to do właściwego wyznaczania ludzi na kierowników, zaś przyszli kierownicy ekip będą sobie jaśniej zdawać sprawę ze swoich zadań i obowiązków.

Przede wszystkim — dobór kierownika ekipy. Jest to zasadnicza sprawa, gdyż często można po prostu zmarnować pracę młodocianych modelarzy, dając nieodpowiedniego kierownika. A więc kto może być kierownikiem zawodów? Z zasady każdy doświadczony modelarz, który będzie posiadał w zespole, którego jest kierownikiem, odpowiedni autorytet i może na zespół oddziaływać wychowawczo.

Kierownik ekipy musi znać doskonale regulamin zawodów, aby ewentualnie mógł wskazać w razie pewnych nieścisłości właściwe ujęcie punktu w regulaminie. Kierownik powinien również w oparciu o regulamin orientować się w możliwościach zawodników. W związku z tym wysuwa się jeszcze jedno zagadnienie: kierownik ekipy musi dobrze znać swój zespół. Powinien, o ile to jest możliwe, zapoznać się z członkami ekipy przed zawodami, powinien znać ich dotychczasowe osiągnięcia, a szczególnie ich braki i niedomagania. To byłyby uwagi wstępne, dotyczące doboru osoby kierownika.

A teraz omówię zadania stojące przed kierownikiem bezpośrednio na zawodach. Można wyodrębnić tu szereg zagadnień, jak: zagadnienia wychowawcze, organizacyjne, sprawa opieki nad zespołem i współpracy z kierownictwem. Przypuszczam, że wielu z Czytelników zadziwi postawienie tutaj na naczelnym miejscu zagadnienia wychowania. Jak to? W ciągu tych dwóch czy trzech dni kierownik ma jeszcze wychowywać? Tymczasem jest to bodajże jedno z najważniejszych zadań, jakie ma do wykonania kierownik — oddziałać wychowawczo na swój zespół w ciągu tych kilku dni wprawdzie, ale jakże ważnych i obfitych w wydarzenia dla zawodników.

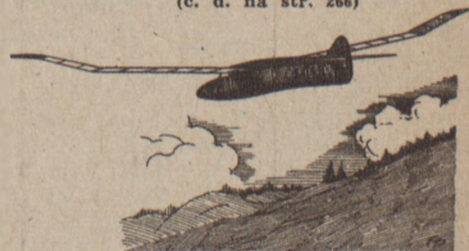
Naczelnym zadaniem jest tutaj wyrobienie ducha sportowej rywalizacji, poczucia odpowiedzialności i dyscypliny. Kierownik musi wyrabiać w zawodnikach poczucie solidarności, współpracy i wzajemnej pomocy, oczywiście tylko w postaci dopuszczalnej regulaminem, gdyż nie może w żadnym wypadku zaistnieć fakt tolerowania przez kierownika przestępstwa, popełnionego przez zawodnika jego ekipy.

Należy pamiętać, że kierownik powinien być przykładem dla swej ekipy, że jego zespół patrzy na niego i naśladuje jego postępowanie, kieruje się jego autorytetem. Wyrobienie dyscypliny w zespole powinno się głównie opierać na współpracy kierownika ekipy z kierownikiem zawodów.

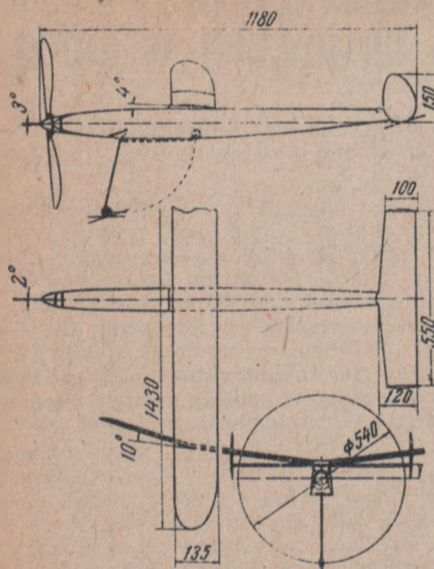
Sprawy organizacyjne mają również duże znaczenie, zarówno dla zawodników, gdyż orientują ich o przebiegu zawodów i wynikach, jak i dla kierownictwa zawodów, gdyż ułatwiają mu pracę. Przede wszystkim więc — liczba zawodników. Kto jak kto, ale kierownik ekipy powinien wiedzieć dokładnie ilu ma zawodników. Stanowczo nie powinny mieć miejsca wypadki, kiedy kierownicy przywożą po kilka osób „ponad plan", w postaci niespodzianki dla organizatorów. Zakładając, że każdy kierownik przywiezie, powiedzmy jednego człowieka dodatkowo, to liczba uczestników „na gapę" pomnożona przez koszty zakwaterowania daje kwotę, która burzy kunsztowny plan wydatków, opracowany w pocie czoła przez organizatorów.

Dalsze zadania organizacyjne — to bieżące orientowanie się w wynikach swoich zawodników. Dobrze, gdy kie-

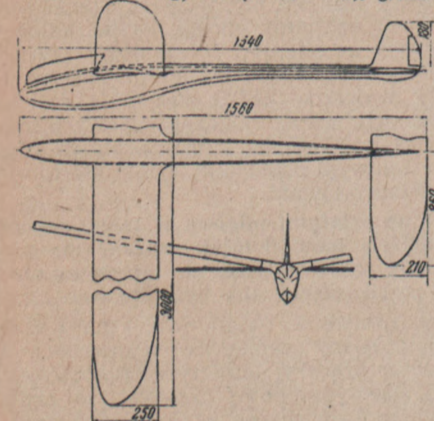
(c. d. na str. 266)



ZWYCIĘSKIE MODELE RADZIECKIE W ROKU 1952



RYS. 1. MODEL W. NASONOWA. Powierzchnia skrzydeł 19,83 dm.^{2}, powierzchnia statecznika poziomego — 4,37 dm.^{2}, ciężar w locie — 334 g, obciążenie — 13,8 g/dm.^{2}



RYS. 2. MODEL J. SOKOŁOWA. Powierzchnia skrzydeł — 71 dm.^{2}, powierzchnia statecznika poziomego — 15 dm.^{2}, ciężar w locie — 1060 g, obciążenie — 12,3 g/dm.^{2}, profil skrzydła wklęsło-wypukły.

WYNIKI Wszechzwiązkowych Zawodów modelarzy-sportowców w roku 1952 świadczą o stale rosnącym poziomie wyszkolenia radzieckich modelarzy lotniczych. Ich sukcesy nie są przypadkowe, gdyż spowodowało je ustawiczne podwyższanie techniki budowy modeli latających. Zawody wykazały, że dla osiągnięcia zwycięstwa — oprócz doświadczenia w konstruowaniu i budowie modeli — potrzebne jest zamiłowanie do pracy i wytrwałość. Połączenie tych cech z umiejętnością oblatywania modeli przyniosło zasłużone zwycięstwo młodym modelarzom: P. Wieliczkowskiemu, N. Baturłowowi, Ł. Łoserowi, N. Demianienko, E. Kuczerowowi i W. Kumaninowi.

W zawodach 1952 roku dołączono do oceny właściwości lotnych modeli ocenę jakości ich wykonania i ograniczono długotrwałość lotu.

Poniżej omówimy właściwości, jakie były powodem wyróżnienie najlepszych modeli uczestniczących w zawodach wszechzwiązkowych.

Kadłubowy model o napędzie gumowym (rys. 1) skonstruowany przez Wasyla Nasonowa okazał się najlepszym w klasie mistrzowskiej. Model ten był końcowym efektem długoletniej pracy konstruktorskiej Nasonowa i stał się wzorem doboru proporcji modelu rekordowego. Najbardziej charakterystyczne jest to, że model nabiera maksymalnej wysokości podczas pracy napędu gumowego, wykonując następnie lot żaglowy przy prawie płaskich skrętach o małym promieniu. Zapewnia to największe możliwości dostania się modelu do strefy działania prądów wznoszących i jak najdłuższego utrzymania się w nich.

Nasonow zastosował automat powodujący przymusowe lądowanie modelu po osiągnięciu wyznaczonego lotu. Umożliwiło to wypuszczanie modelu z maksymalnie nakręconą gumą bez obawy o jego ucieczkę. Zasada działania automatu polega na przestawieniu statecznika poziomego na kąt ujemny wynoszący —45°. Przestawienie statecznika następuje na skutek działania sprężyny oswobodzonej podczas przepalenia nitki ograniczającej, spowodowanego płomieniem lontu. Szybkość spalania się lontu wynosi około jednego centymetra na minutę. Model po przestawieniu statecznika wykonuje dwie do trzech „górek", po czym przechodzi na lot spadochronowy, przerywając żaglowanie. Zastosowanie takiego automatu staje się niezbędne we wszystkich modelach rekordowych, zgodnie z nowymi wymaganiami regulaminu zawodów.

Bez zastosowania automatu do przymusowego lądowania model Nasonowa wykazał następujące wyniki: długotrwałość lotu 1 godz. 5 min, odległość — około 30 km. Model ten ustanowił nowy wszechzwiązkowy rekord wysokości wynoszący 1 650 m.

Jerzy Sokołow brał udział w zawodach z modelem szybowca, starannie opracowanym pod względem aerodynamicznym (rys. 2). Model Sokołowa posiadał w przedniej części kadłuba płetwę (rodzaj statecznika pionowego), która w znacznym stopniu ograniczała ślizgi przy skrętach, zmniejszając opadanie. Po odczepieniu się linki holowniczej od modelu, statecznik pionowy wychylał się w prawo powodując krążenie modelu w locie żaglowym. Podczas holowania ster kierunkowy utrzymywany był w położeniu neutralnym przy pomocy elastycznego ścięgna, biegnącego do zaczepu linki holującej. Oprócz tego model zaopatrzony był w automatyczne urządzenia do przymusowego lądowania, takie jakie stosował Nasonow.

Kadłubowy, szybki model bezogonowca z napędem gumowych (rys. 3) konstrukcji Włodzimierza Kumanina osiągnął prędkość 56,250 km/godz.. Wynik ten przewyższył rekord międzynarodowy.

Model Kumanina zaopatrzony był w chowane podwozie i składane śmigło, co chroniło je od uszkodzeń przy lądowaniu na dużej prędkości. Konstrukcja modelu wyróżniała się dużą wytrzymałością.

Kumanin demonstrował także na zawodach wszechzwiązkowych model wodnopłatowca zbudowany tak samo jak opisany wyżej model lądowy. Przednie pływaki modelu składane były wzdłuż kadłuba. Model ten rozwinął prędkość 69,228 km/godz., co również przewyższyło rekord międzynarodowy.

Oba modele Kumanina charakteryzują się doskonałą ostatecznością podczas lotu po prostej.

Kadłubowy, szybki model na uwięzi z silnikiem tłokowym (rys. 4) skonstruował charkowski modelarz Mikołaj Demianienko. Model ten stanowił kopię samolotu „Jak-1" i zaopatrzony był w samozapłonowy silnik konstrukcji Demianienki o pojemności 2,5 cm^3. Podczas przygotowań do zawodów model rozwinął prędkość 100,890 km/godz, ustanawiając rekord wszechzwiązkowy. Model posiadał dobrą stateczność i sterowność.

Kadłubowy, szybki model z silnikiem tłokowym (rys. 5) konstrukcji międzynarodowego rekordzisty Olega Gajewskiego ustalił nowy absolutny wszechzwiązkowy rekord szybkości po kręgu, wynoszący 181,818 km/godz.

Model zaopatrzony był w silnik spalinowy ze świecą żarową, zastosowanie której dało możność znacznego podwyższenia mocy silnika. Silnik o pojemności 10 cm^3 rozwijał 16 000 obr./min., osiągając moc równą 1,5 KM. Duże obroty silnika spowodowały zastosowanie śmigła o niewielkiej średnicy z małym momentem bezwładności, co stworzyło trudności w ręcznym zapuszczaniu silnika. Zastosowano rozrusznik elektryczny.

Podczas pracy silnika na dużej ilości obrotów paliwo w zbiorniku ulegało wstrząsom co utrudniało pracę silnika, a nawet powodowało całkowite przerwanie jego pracy. Zostało to usunięte dzięki elastycznemu podwieszeniu zbiornika.

Model Gajewskiego wyróżnia się starannym opracowaniem poszczególnych elementów. Kształt modelu, a szczególnie oprofilowanie cylindra silnika, mogą być wzorem dla tego rodzaju modeli.

Start modelu odbywał się z trójkołowego odrzucanego podwozia. Do lądowania służyła płoza przymocowana pod spodem kadłuba.

Kadłubowy szybki model samolotu z silnikiem tłokowym, przeznaczony do lotu po prostej (rys. 6), konstrukcji międzynarodowego rekordzisty Borysa Martynowa, ustalił nowy absolutny rekord wszechzwiązkowy lotu po prostej, wynoszący 108,270 km/godz. Model zaopatrzony był w silnik ze świecą żarową konstrukcji A. Filippyczewa. Pojemność cylindra 10 cm^3, moc silnika O,7 KM przy 11 000 obr/min.

Główna trudność w regulacji takiego modelu leży w tym, że lot jego powinien się odbywać bez nabierania wysokości. W tym celu zaopatruje się model w specjalne urządzenia samoczynne, kierujące sterem wysokości. W modelu Martynowa umieszczony był przyrząd z mechanizmem zegarowym, wychylający ster wysokości do dołu w miarę narastania prędkości modelu. Stopień wychylenia steru dobiera się drogą prób. Kierunek lotu modelu kontrolowany jest przez umieszczony na modelu przyrząd żyroskopowy, związany ze sterem kierunkowym.

Konstrukcja modelu — wyjątkowo wytrzymała. Szczególnie starannie rozwiązano podwozie, łagodzące uderzenia modelu lądującego z prędkością około 100 km/godz.

Kadłubowy model samolotu z silnikiem tłokowym (rys. 7) odeskiego modelarza-wyczynowca Igora Kułakowskiego ustanowił nowy absolutny wszechzwiązkowy rekord długotrwałości lotu wynoszący 6 godz. 1 min. Wynik ten przewyższa absolutny rekord międzynarodowy.

Model zaopatrzono w silnik samozapłonowy ,również konstrukcji Kułakowskiego, o pojemności 3,3 cm^3 oraz w przyrząd ograniczający wysokość lotu od 600 do 700 metrów.

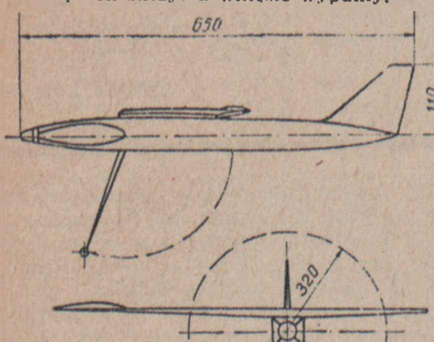
Kadłubowy model wodnopłatowca z silnikiem tłokowym (rys. 8), zbudowany przez moskiewskiego modelarza-wyczynowca Mikołaja Baturłowa, ustanowił nowy wszechzwiązkowy rekord długotrwałości lotu, wynoszący 4 godz. 18 min, który również przekracza rekord międzynarodowy. Model ten zostal zaopatrzony w seryjny silnik samozapłonowy K-16.

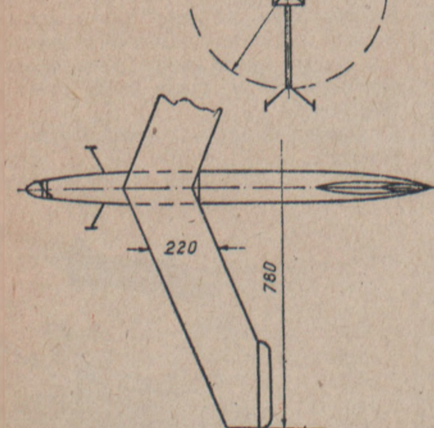
Rozwiązanie pływaków przeprowadzono z uwzględnieniem wszystkich wymagań do tego rodzaju modeli, co zapewniło pobicie rekordu już w pierwszym locie.

Kadłubowy model akrobacyjny na uwięzi z silnikiem tłokowym (rys. 9) moskiewskich modelarzy-wyczynowców Michała Wasilczenko i Gunara Wintina wykazał najlepsze wyniki podczas konkurencji o puchar im. N. Niestierowa.

Specjalny system przechodzenia paliwa ze zbiornika do silnika zapewniał modelowi długotrwały lot na plecach. Płaszczyzna steru wysokości posiadała zwiększoną powierzchnię. Model zaopatrzony był w klapy działające równocześnie ze sterem wysokości. Dzięki

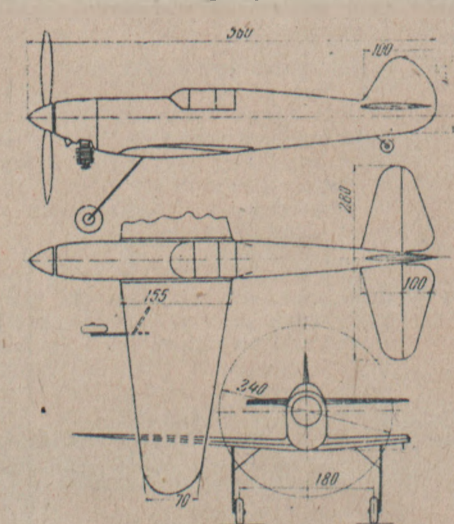
(dok. na str. 266)



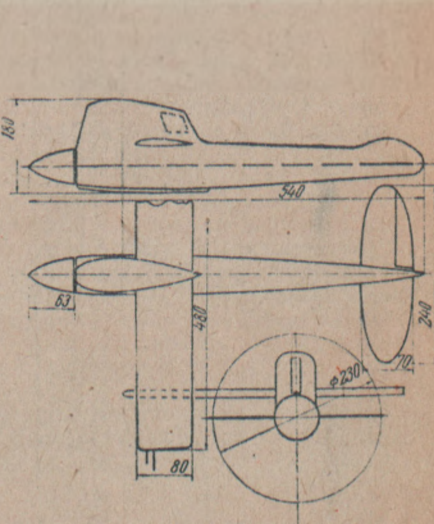


RYS. 3. MODEL W. KUMANINA. Powierzchnia skrzydeł — 8,7 dm.^{2}, ciężar w locie — 150 g, obciążenie — 17,25 g/dm.^{2}, napęd gumowy 25 pasemek o przekroju 1×4 mm, profil skrzydeł dwuwypukły.

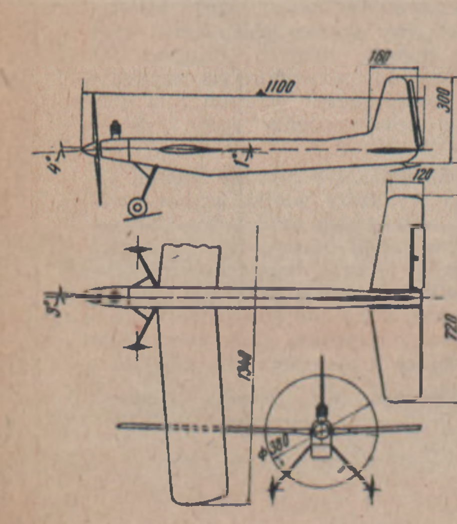
RYS. 4. MODEL M. DEMIANIENKO. Powierzchnia skrzydeł — 6,8 dm.^{2}, powierzchnia statecznika poziomego — 3 dm.^{2}, ciężar w locie — 460 g, obciążenie — 46,8 g/dm.^{2}, ciężar silnika — 110 g. liczba obrotów — 6450 obr./min., pojemność cylindra — 2,47 cm^3, profil skrzydeł dwuwypukły.



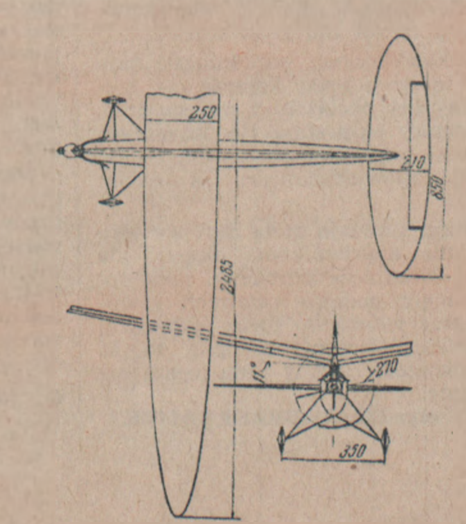
RYS. 5. MODEL O. GAJEWSKIEGO. Powierzchnia skrzydeł — 3,84 dm.^{2}, powierzchnia statecznika poziomego — 1,4 dm.^{2}, ciężar w locie — 840 g, obciążenie — 160 g/dm.^{2}, profil skrzydeł dwuwypukły.

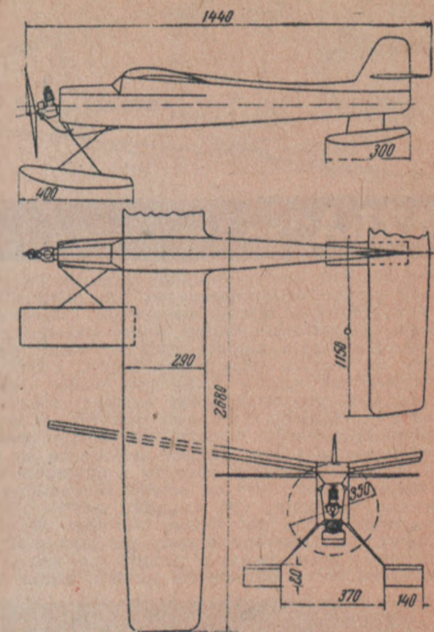


RYS. 6. MODEL B. MARTYNOWA. Powierzchnia skrzydeł — 26,8 dm.^{2}, powierzchnia statecznika poziomego — 10,8 dm.^{2}, ciężar w locie — 1500 g, obciążenie — 39,8 g/dm.^{2}, profil skrzydeł dwuwypukły.

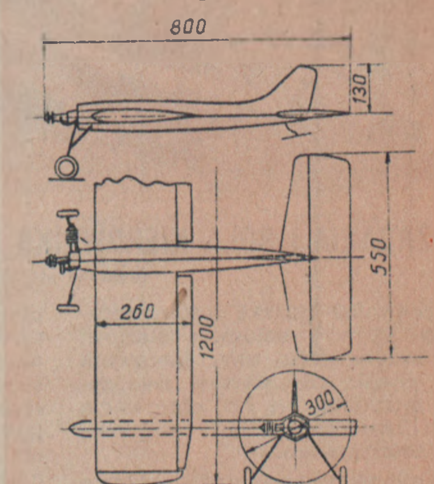


RYS. 7. MODEL J. KUŁAKOWSKIEGO. Powierzchnia skrzydeł — 49 dm.^{2}, powierzchnia statecznika poziomego — 13,5 dm.^{2}, ciężar w locie — 2980 g, w czym ciężar paliwa — 700 g, obciążenie — 47,68 g/dm.^{2}, profil skrzydła wklęsło-wypukły. Silnik własnej konstrukcji o pojemności cylindra 3,3 cm^3.

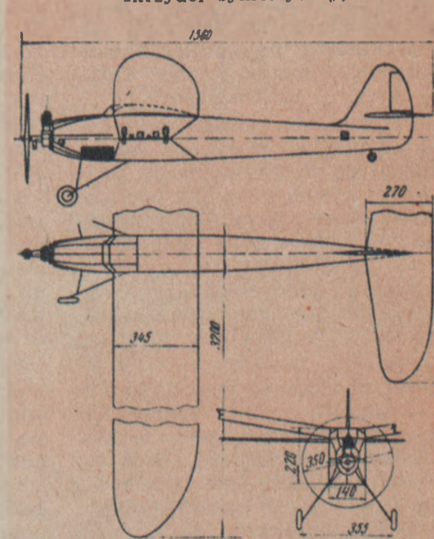




RYS. 8. MODEL M. BATURŁOWA. Powierzchnia skrzydeł — 70,5 dm.^{2}, powierzchnia statecznika poziomego — 27,3 dm.^{2}, ciężar w locie modelu — 3010 g, w czym paliwo — 1200 g, obciążenie — 31,4 g/dm.^{2}, profil skrzydeł wklęsło-wypukły.



RYS. 9. MODEL M. WASILCZENKO I G. WINTINA. Powierzchnia skrzydeł 31,2 dm.^{2}, powierzchnia statecznika poziomego — 10,6 dm.^{2}, ciężar w locie modelu — 680 g, obciążenie — 16,3 g/dm.^{2}, profil skrzydeł symetryczny.



RYS. 10. MODEL P. WIELICZKOWSKIEGO. Powierzchnia skrzydeł — 102,5 dm.^{2}, powierzchnia statecznika poziomego — 27,5 dm.^{2}, ciężar w locie — 3700 g, obciążenie — 28,46 g/dm.^{2}, profil skrzydeł wklęsło-wypukły.

Konstrukcja tylnej części kadłuba

Konstrukcja statecznika poziomego

„WAŻKA“ — dokończenie z numeru 16

JULIAN FAŁĘCKI

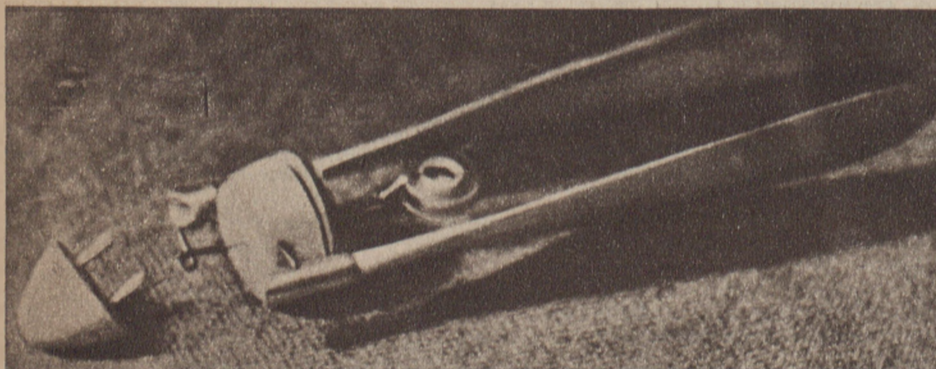
Oklejanie modelu: Model oklejamy bibułką zwykłą lub papierem japońskim i cienko cellonujemy raz lub dwukrotnie.

Guma: Przygotowanie silnika gumowego, szczególnie na zawody — musi być bardzo staranne. Gumę należy układać równo, bacząc by żadna z nitek nie była napięta przy składaniu pasm. Długość silnika zależy od ciężaru właściwego gumy, który nie zawsze jest jednakowy. Dlatego robimy silnik „na wagę", biorąc 100 g gumy i robiąc pasma z tylu nitek ażeby łączny przekrój silnika wynosił 0,94 cm². Przy przekroju 1 x 4 mm otrzymamy 24 nitki. Ponieważ długość wypadnie wtedy większa niż odstęp między haczykami, należy zrobić pasma 2 razy dłuższe składające się z 12 nitek, skręcić pasma dając kilkadziesiąt obrotów a następnie złożyć oba końce razem. Warkocz, który w ten sposób otrzymamy, będzie krótszy niż pasmo nie skręcone. W wypadku gdyby silnik gumowy był jeszcze za długi trzeba dać więcej obrotów. W żadnym wypadku silnik gumowy nie może być dłuższy niż odstęp między haczykami.

Silnik gumowy zakładamy z przodu na szpulkę, którą można zdjąć z haczyka (przy transporcie modelu guma nie powinna być w kadłubie), z tyłu zaś na taką samą szpulkę lub lepiej na rurkę papierową o wewnętrznej średnicy równej średnicy kółka. W celu zabezpieczenia gumy od nawijania się na szpulkę owijamy ją kawałkiem nitki gumowej. Do smarowania gumy można używać mieszanki składające się z mydła do golenia i gliceryny.

Regulacja modelu: Model zaopatrzony jest w automat do przymusowego lądowania. Działanie tego urządzenia jest następujące: Statecznik poziomy przymocowany zawiasowo do kadłuba ma możność osiągania kąta 45°. Służy do tego gumka o przekroju 1 x 1 mm, której naciąg ustalamy doświadczalnie. Gumka przewleczona jest przez dwa haczyki przymocowane do kadłuba i statecznika. Z tyłu między dwoma drutami przywiązany jest nitką lont. Po dowolnym czasie uwarunkowanym długością lontu nitka się przepala i statecznik ustawiony pod kątem — 45° przeciąga model powodując jego szybkie schodzenie ku ziemi.

Położenie środka ciężkości w 50—75% cięciwy licząc od krawędzi natarcia.



Smigło składane modelu „Ważka“



Model „Ważka“, którego plan podano w nr 16 SIM-u.

ZADANIA I ROLA KIEROWNIKA EKIPY MODELARSKIEJ

(dok. ze str. 263)

rownik prowadzi książkę lotów, notując czasy lotów i kolejność startów. Niedopuszczalne jest, aby kierownik ekipy w chwili, gdy startuje jego zawodnik, zatrudniał się np. obserwacją górskiego krajobrazu lub rozmową z miłym towarzyszem.

Kierownik ekipy powinien dokładnie wiedzieć jaki jest stan przygotowania modeli. Wprawdzie wiadomo powszechnie, że modele powinny być wykończone i „zapięte na ostatni guzik“, no i przede wszystkim oblatane na długo przed zawodami. Niestety często jeszcze praktykuje się u nas zwyczaj, że zaraz po przyjeździe na miejsce zawodów otwiera się „warsztat polowy“ i dopiero wre praca — dniem i nocą.

Kierownik powinien jeszcze orientować się dokładnie w organizacji zawodów, domagać się od kierownictwa planu dnia (który zresztą powinien być podany), aby wiedzieć, jak ma się przygotować i co go czeka w dniu następnym. Wreszcie wyniki końcowe, pozycja ekipy, ewentualne niedociągnięcia, ich przyczyny — to powinno interesować kierownika ekipy w największym stopniu.

No, a teraz opieka nad zawodnikami. Sprawa właściwie niby niepozorna i normalna, „przecież zawodnicy to nie dzieci, wiedzą co robią“ itd. Otóż w rzeczywistości rzecz nie jest taka prosta. Należy pamiętać, że kierownik jest odpowiedzialny osobiście za całość członków swojej ekipy. Kierownik ekipy powinien jednak głównie opiekować się swym zespołem na starcie, szczególnie, gdy zawodnicy są młodzi. Jako doświadczony modelarz powinien zaobserwować warunki startu, wskazać odpowiedni kierunek lotu, sposób puszczenia modelu. Poza tym kierownik zajmuje się przydziałem bloczków żywnościowych dla swego zespołu i melduje o wszystkich brakach zaopatrzenia czy wyżywienia.

Uważam, że więź pomiędzy kierownictwem zawodów, a kierownikami ekip powinna być jak najściślejsza. Usprawni to pracę kierownictwa i wpłynie korzystnie na organizację zawodów. Częste, ale nie nużące odprawy kierowników ekip, szczere i rzeczowe ich wypowiedzi, mogą usunąć nie jeden brak czy niedociągnięcie, którego kierownictwo może nawet nie zauważyć.

Taka kolektywna współpraca daje jeszcze tę dodatkową korzyść, że kierownictwo jest odciążone z szeregu prac, a kierownicy ekip stają się współorganizatorami imprezy i poczuwają się do większej odpowiedzialności za całość zawodów.

Te uwagi stawiają może zbyt wysokie wymagania kierownikom ekipy, ale szkicują zasadnicze problemy, jakie mi się nasunęły podczas ostatnich zawodów. Dążąc jednak do coraz pełniejszej ich realizacji możemy osiągnąć to, że każde następne zawody będą lepsze niż poprzednie.

mgr inż. ANDRZEJ SAMEK

ZWYCIĘSKIE MODELE ZSRR

(dokończenie ze str. 266)

klapom wychylającym się do góry i w dół, model doskonale latał w pozycji odwróconej i wykonywał pętle tak wewnętrzne jak i zewnętrzne.

Kadłubowy model samolotu sterowany przy pomocy fal radiowych zaopatrzony w silnik tłokowy (rys. 10) — skonstruowany przez alma-atińskiego modelarza Piotra Wieliczkowskiego przy współpracy Pawła Gorynina, ustanowił trzy nowe wszechzwiązkowe rekordy, przewyższające rekordy międzynarodowe. Model wykonał lot w czasie 1 godz. 2 min. 30 sek, osiągnął wysokość 1050 metrów i prędkość wynoszącą 23,2 km/godz.

Piotr Wieliczkowski, wykorzystując doświadczenie minionych lat i najnowsze zdobycze w dziedzinie budowy modeli sterowanych na odległość opracował specjalny system sterowania przy pomocy dwóch różnych długości fal. Urządzenie to pozwalało na wykonywanie następujących poleceń: „w prawo“, „w lewo“, „pełny gaz“ i „mały gaz“.

Wszechzwiązkowe zawody modeli latających wykazały wielki wzrost kwalifikacji radzieckich modelarzy. Obecnie modelarze ZSRR pracują usilnie w celu osiągnięcia jeszcze lepszych wyników, w pierwszym rzędzie w dziedzinie modeli szybkich na uwięzi, modeli bezogonowców z napędem gumowym i modeli szybkich z napędem odrzutowym.

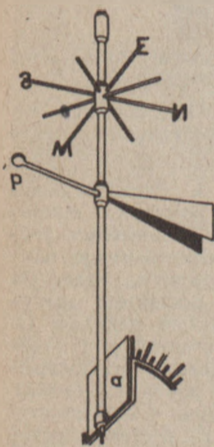
(z rosyjskiego wg. „Krydla Rodiny“ opracował EFER)

Mgr. WŁADYSŁAW PARCZEWSKI

Co lotnik o pogodzie wiedzieć musi

V MIERZYMY WIATR

Przyrządy pomiarowe. Najprostszym, choć niezbyt dokładnym przyrządem służącym do pomiaru prędkości i kierunku wiatru jest **wiatromierz Wilda** (rys. 1). Kierunek wiatru określamy nim obserwując ustawienie się metalowej chorągiewki (rys. 1, b) względem znajdujących się poniżej kierunków stron świata. Kulka, którą jest zakończona „chorągiewka", ustawia się zawsze w tę stronę, z której wieje wiatr. Jeśli zatem kulka ustawi się nad prętem z literą E, to znaczy, że wiatr wieje ze wschodu itd. Prędkość wiatru wyznaczamy natomiast z wielkości wychylenia płytki (rys. 1a), zawieszonej swobodnie w metalowej ramce. Im silniej „dmucha" w nią wiatr, tym bardziej wychyla się ona ku górze. Znając prędkości, jakim odpowiadają poszczególne pręciki, możemy na tej podstawie określić prędkość wiatru.



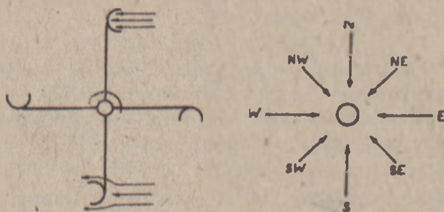
Rys. 1
Wiatromierz Wilda

Dla dokładniejszego pomiaru prędkości wiatru używa się **anemometru** wiatraczkowego. Zasadniczą jego częścią jest wiatraczek, który obraca się pod wpływem różnicy w oporach, jakie stawiają czasze odmuchiwane przez wiatr od strony wklęsłej i wypukłej (rys. 2). Wirujący wiatraczek sprzężony jest za pośrednictwem odpowiedniego mechanizmu ze strzałką, która wskazuje bezpośrednią prędkość wiatru lub drogę przebytą przez czasze wirujące. W tym ostatnim przypadku możemy mierzyć jedynie średnicę prędkości wiatru, dzieląc przebytą drogę przez czas wykonywania pomiaru. Istnieją również przyrządy rejestrujące automatycznie kierunek i prędkość wiatru.

Dla celów lotniczych nie wystarczy mierzyć wiatr dolny. Musimy również wykonywać pomiary wiatrów górnych, śledząc ruch balonika napełnionego wodorem, za pomocą teodolitu zaopatrzonego w lunetę i dwie skale kątowe, z których jedna mierzy odchylenia poziome, a druga wskazuje kąt wzniesienia balonika. Balonik napełniony odpowiednią ilością wodoru wznosi się bowiem ku górze, a jednocześnie oddala się razem z ruchem powietrza od miejsca wykonywania obserwacji w kierunku, w którym wieje wiatr. Teodolitem możemy wykonywać pomiary wiatrów górnych jedynie wtedy, gdy unoszący się balonik nie jest przesłaniany przez chmury. Toteż ostatnio stosuje się do pomiarów wiatrów górnych również urządzenia radarowe zaopatrzone w odpowiedni ekran, pozwalające bez względu na stan pogody ustalać położenia balonika.

Jednostki pomiarowe. Co należy uczynić, aby zmierzyć wiatr? Trzeba określić zarówno jego kierunek jak i prędkość. Co bowiem przyjdzie nam z tego, jeśli będziemy wiedzieli, że 80 km od lotniska wieje huraganowy wiatr, jeśli nie będziemy znali kierunku jego przemieszczenia. Odwrotnie — nie wystarczy nam wiedzieć, że wieje np. wiatr południowo-zachodni, jeśli nie będzie nam wiadoma jego prędkość. Dlatego, aby w pełni określić wiatr, musimy mierzyć jednocześnie oba te czynniki.

Aby określić kierunek wiatru musimy pamiętać, że **w meteorologii kierunkowi wiatru nadajemy nazwę tej strony świata, z której on wieje.** Zatem wiatr wiejący z północy na południe nazywamy wiatrem północnym itd. Przypomnijmy sobie, że rozróżniamy cztery główne kierunki: północny oznaczamy literą **N**, wschodni oznaczamy literą **E**, południowy oznaczamy literą **S** oraz zachodni oznaczamy literą **W.** Nazwy wiatrów wiejących z kierunków pośrednich określamy łącząc ze sobą nazwy kierunków głównych (Tab. I), stawiając przy tym na początku literę N lub S, ten bowiem kierunek przyjęto jako kierunek najgłówniejszy. Graficzne zestawienie kierunków wiatru nazywamy **różą wiatrów** (rys. 3). Jeśli zachodzi potrzeba 16-kierunkowego podziału róży wiatrów, to na początku stawiamy również nazwę ważniejszego jakby kierunku z pomiędzy dwóch kierunków, pomiędzy którymi znajduje się szukany kierunek wiatru. Na przykład: wiatr wiejący między kierunkiem W i NW nosi nazwę WNW (zachodnio-północno-zachodni). Kierunek wiatru można również oznaczać w stopniach (Tab. I).



Rys. 2. Wiatraczek anemografu
Rys. 3. Róża wiatrów

Prędkość wiatru mierzymy w metrach na sekundę (m/sek) lub w kilometrach na godzinę (km/godz).

Prędkość wiatru możemy również określać w przybliżeniu, na podstawie wpływu jaki wywiera on na przedmioty znajdujące się na powierzchni Ziemi (np. liście, gałęzie, pnie drzew itp.). Nabieranie zawczasu praktyki w tego rodzaju ocenianiu prędkości wiatru „na oko" jest ważne, gdyż często w warunkach polowych nie dysponujemy przyrządem do pomiaru prędkości wiatru. W tym celu należy zwracać uwagę na wpływ jaki wywiera wiatr (Tab. II) oraz jednocześnie jeżeli to możliwe — porównywać nasze spostrzeżenia ze wskazaniami przyrządów służących do pomiaru prędkości wiatru (ze wskazaniami wiatromierza Wilda lub anemometru).

Podczas wykonywania pomiarów wiatru rzuca się nam w oczy ciągła nieomal zmienność jego kierunku i prędkości.

Tab. I. Zestawienie głównych kierunków wiatru

Nazwa kierunku wiatru	Oznaczenie literowe	Oznaczenie liczbowe
Północny	N	360°
Północno-wschodni	NE	45°
Wschodni	E	90°
Południowo-wschodni	SE	135°
Południowy	S	100°
Południowo-zachodni	SW	225°
Zachodni	W	270°
Północno-zachodni	NW	315°

Tab. II. Skrócona skala prędkości wiatru

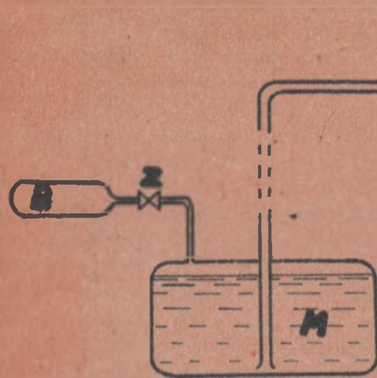
Nazwa wiatru	Prędkość w m/sek	Zewnętrzne oznaki wiatru
cisza	0	dym unosi się pionowo
słaby	1—4	czuć powiew wiatru na twarzy oraz widać jak poruszają się liście drzew
umiarkowany	5—9	poruszają się gałązki oraz unoszony jest pył z powierzchni gruntu
silny	10—15	poruszają się większe gałęzie drzew oraz słychać gwizd drutów telegraficznych
gwałtowny	16—25	poruszają się również i pnie drzew, chodzenie jest utrudnione oraz łamią się gałęzie
huraganowy	powyżej 25	wiatr łamie gałęzie i pnie drzew, a nawet wyrywa je z korzeniami

Co czytać?

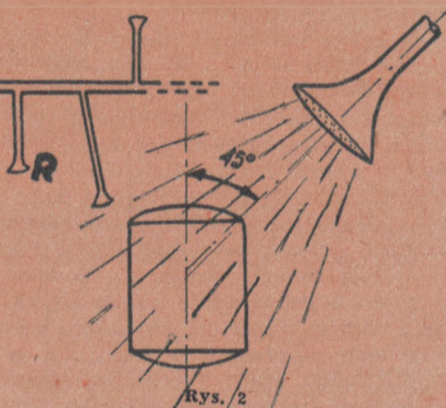
Inż. Julian Jacuński. SILNIKI SAMOLOTÓW SPORTOWYCH. Wydawnictwo Ligi Lotniczej. Nakład 3.500 egz. Cena zł 7. Str. 105 + 2 nl.

W książce omówiono pracę różnych silników lotniczych, wśród nich silników odrzutowych turbośmigłowych. Autor charakteryzuje też rozpowszechnione silniki samolotów sportowych na przykładzie typu M-11 D oraz M-11 Fr.

Pożyteczną rzeczą jest dołączona do książki tablica, w której znajduje się wykaz wad w pracy silnika oraz przyczyny ich powstawania.



Rys. 1



Rys. 2

Walka z ogniem w lotnictwie

Inż. JERZY KAPUŚCIŃSKI

ŚRODKIEM jezdni z przenikliwym dźwiękiem syren mkną jeden za drugim czerwone samochody. Pożar!... Już są na miejscu, już wyrastają w niebo drabiny, zaczynają działać motopompy, za chwilę strugi wody przecinają tumany dymu, z sykiem atakują wrogi żywioł. Strażacy zwijają się jak w ukropie. Wkrótce jest już po wszystkim...

Tak wygląda pożar na ziemi. A w górze? W górze jest inaczej. W wypadku wybuchu pożaru na samolocie daremne byłoby wzywanie pomocy strażaków. Tam samolot wraz z załogą muszą być uratowani bez pomocy z zewnątrz. Dlatego konstruktor przy projektowaniu samolotu musi wziąć to pod uwagę i wyposażyć płatowiec w takie instalacje, które pozwolą szybko i skutecznie zdusić w zarodku każdy powstały pożar.

Urządzenia przeciwpożarowe w samolocie bywają indywidualne i centralne. Pierwsze z nich są zazwyczaj przenośne, drugie — zabudowane na stałe w miejscach mogących najłatwiej stać się zarodkiem pożaru. Miejscami tymi są: gaźnik, filtr paliwowy, przewody z paliwem i smarem w bliskości silnika oraz przewody elektryczne. Te czułe miejsca konstruktor zabezpiecza od pożaru nie tylko przez danie ochronnej instalacji. W odniesieniu do przewodów paliwowych czyni to również przez zapewnienie należytej szczelności, a w odniesieniu do przewodów elektrycznych przez danie im dużych przekrojów. Dwa te szczegóły mają pierwszorzędne znaczenie zapobiegawcze.

Przeciwpożarowe instalacje indywidualne uruchamiane ręcznie nie stanowią zbyt ciekawego tematu. Są to zwykłe gaśnice, z jakimi spotkamy się na każdym kroku, tylko odpowiednio mniejszych rozmiarów, w rodzajach tych, w jakie zaopatrzone są np. autobusy komunikacji miejskiej.

Instalacja centralna, schematycznie przedstawiona na rys. 1, składa się ze zbiornika napełnionego substancją tłumiącą M, butli B ze sprężonym azotem N_2 lub dwutlenkiem węgla CO_2 oraz przewodów prowadzących do rozpylaczy R, umieszczonych w miejscach ewentualnego źródła ognia. Przewody główne mają średnicę 18—20 mm, zaś odgałęzienia 10—12 mm. Rozpylacz kształtem przypomina wylot konewki z otworkami o przekroju około 2 mm². Zamocowuje się go skośnie pod kątem 45° w odległości około 10—15 cm od obiektu chronionego. Zapewnia to najlepszy natrysk (rys. 2). Ważną rolę w tym zespole gra zaworek Z, odcinający butlę ze sprężonym gazem od zbiornika. Z chwilą jego otwarcie gaz wywiera ciśnienie na całą powierzchnię cieczy tłumiącej (żeby to zapewnić napełnia się tylko około 90% objętości zbiornika. Z chwilą jego otwarcia gaz wszystkich rozpylaczy jednocześnie. Przewiduje się zwykle 2—3 kG cieczy na jeden rozpylacz. Ciśnienie CO_2 w butli B wynosi zależnie od wielkości zbiornika 30—60 atmosfer. Zaworek otwierany bywa ręcznie (mieści się wówczas w kabinie, tuż około pilota) lub automatycznie. Zanim jednak omówimy bardzo pomysłowe przykłady automatycznych rozwiązań zaworka, zapoznajmy się z rodzajami środków tłumiących ogień.

Jako pierwszym zajmiemy się czterochlorkiem węgla CCl_4. Ciecz ta zwie się inaczej „tetra". Jej temperatura zamarzania — 24°C daje się obniżyć do — 50° C przez dodanie 15% CH_2Br_2. Strumień jej rozcieńcza palącą się benzynę czy smar, obniża znacznie temperaturę oraz wydziela ciężkie pary izolujące ogień od powietrza i skazujące go tym samym na zagładę (jak wiadomo powietrze niezbędne jest w procesie spalania). Skuteczny ten środek ma jednak nieprzyjemną wadę; przy zetknięciu z powietrzem „tetra" wydziela trujący gaz — fosgen. Procesowi temu zapobiegają wprawdzie jednoprocentowe dodatki aniliny, urotropiny i nitrobenzolu, ale mimo wszystko, gaśnic tetrowych nie wolno jest używać w kabinach. Poza tym „tetra" koroduje metal i dlatego po jej użyciu należy szybko przemyć zwilżone części ciepłą wodą z mydłem.

Następnym środkiem gaszącym jest dwutlenek węgla CO_2 — gaz, który wyrzucony ze zbiornika zestala się w postaci „śniegu", obniżając temperaturę do — 70°C i białą warstwą izolując przedmiot płonący od powietrza. Załadowany CO_2 pod ciśnieniem 120 atmosfer do butli o pojemności 4,2 litra, rozpręża się w warunkach normalnych do około 2 200 litrów. Widzimy więc, że transport jego pod względem ilości zajmowanego miejsca wypada bardzo oszczędnie.

Kolej teraz na bromek metalu CH_3Br. Jest to ciecz zamarzająca przy —70°C i parująca już przy +4,5°C. Pary jej są trzy razy cięższe od powietrza, toteż otulając palące się miejsca gazowym jakby kożuchem odcinają je od reszty atmosfery.

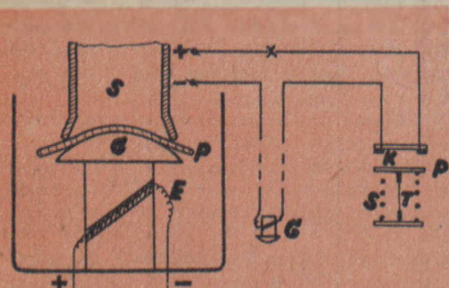
Tak wygląda przegląd podstawowych substancji gaszących. Do instalacji centralnych najchętniej używa się „tetry", zaś gaśnice indywidualne najczęściej zawierają dwutlenek węgla.

Wróćmy teraz do porzuconego na chwilę tematu samoczynnych zaworków.

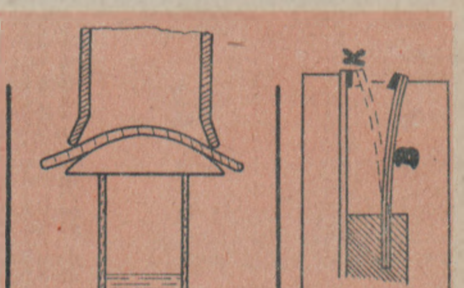
Spójrzmy na rys. 3. Przedstawione jest na nim ujście zbiornika ciśnieniowego z N_2 lub CO_2, stanowiące jednocześnie zaworek jednorazowego użycia. Szyjkę butli S zamyka szczelnie ołowiowa płytka P, dociśnięta szklanym korkiem o kształcie grzybka G. Trzonek jego przepołowiony jest skośnym cięciem i połączony niskotopliwym metalem (coś w rodzaju lutowia), w który wtopiony jest elektryczny przewodnik oporowy E. Z chwilą przepuszczenia prądu lutowie nadtopiwszy się „puści", ciśnienie gazu w butli wypchnie grzybek, obie części trzonka ześlizgują się po sobie jak po równi pochyłej i instalacja zareaguje w sposób opisany przy rys. 1. Prąd musi jednak zostać włączony w odpowiedniej chwili.

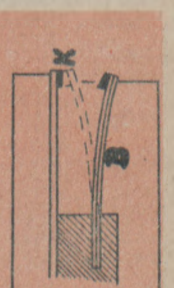
Włączenie takie zapewnia proste urządzenie pokazane schematycznie na rys. 4. Dwie płytki P rozpierane są sprężyną S, a podtrzymywane drucikiem T, sporządzonym z łatwo topliwego metalu. Na razie prąd elektryczny (wszystko podłączone jest do źródła prądu) nie płynie, gdyż obwód jest przerwany (kontakty K nie są ze sobą połączone). Skoro jednak temperatura odpowiednio się podniesie, drucik T stopi się i zwolniona sprężyna docisnąwszy płytkę P do obu kontaktów zamknie obwód, w który szeregowo włączony jest grzybek. Zespół ten można równocześnie wykorzystać jako urządzenie sygnalizacyjne, jeśli w obwód włączymy również lampki sygnalizacyjne, powiadamiające pilota świetlnymi znakami o pożarze.

Nadajniki, jak byśmy mogli nazwać zespół sprężynka-drucik, zamieszczane



Rys. 3 Rys. 4


Rys. 5



RYS. 6



SMP PRZYŚPIESZONE

W toku prac przygotowawczych do Szybowcowych Mistrzostw Polski wyniknął pewien problem, który zaważył na terminie ich przeprowadzenia. Okazuje się mianowicie, że w okresie planowanego rozegrania SMP, to znaczy pomiędzy 1 a 15 lipca br., część młodych pilotów naszej kadry wyczynowej odbywać będzie zaszczytną służbę wojskową. Ponieważ założeniem Szybowcowych Mistrzostw Polski, które omawialiśmy już na łamach Czasopism Lotniczych, jest zgromadzenie na starcie rzeczywistej czołówki wyczynowej naszego sportu szybowcowego, organizatorzy imprezy postanowili przyspieszyć jej rozegranie.

Tak więc **Szybowcowe Mistrzostwa Polski odbędą się nie w lipcu, a w drugiej połowie czerwca** br. — najprawdopodobniej w dniach od 14 do 28. Termin ten nie zazębia o kończący się w tym czasie rok szkolny i akademicki, a w związku z tym pozwoli na udział w zawodach wszystkim pilotom wyeliminowanym w zawodach wewnątrzklubowych.

Wiadomość ta ma duże znaczenie dla Aeroklubów i samych zawodników, którzy muszą sobie odpowiednio skrócić czas zaplanowanych przygotowań do SMP.

WYCZYNY W AEROKLUBIE BYDGOSKIM

Po Aeroklubie Śląskim, o którego ambitnych zamierzeniach wyczynowych pisaliśmy w jednym z ostatnich numerów SiM-u, możemy dzisiaj podzielić się wiadomością o planie wyczynów szybowcowych na rok 1953 Aeroklubu Bydgoskiego.

Jednostka ta może świecić przykładem innym Aeroklubom, gdyż jako jedna z pierwszych podjęła rzucony przez nas apel planowania osiągnięć wyczynowych, doceniając ważność tego zagadnienia. W swym planie na bieżący sezon Aeroklub Bydgoski przewiduje między innymi zdobycie ośmiu srebrnych odznak szybowcowych, jednej złotej i jednego diamentu do złotej odznaki, a poza tym dwudziestu przewyższeń warunkowych do srebrnej i trzech do złotej odznaki szybowcowej. Oprócz wyczynów regulaminowych (warunkowych) piloci bydgoscy mają w ciągu lata zaatakować także szereg przelotów po trasie trójkąta, docelowo-powrotnych i docelowych — w tej liczbie na odległość 100, 300 a nawet 500 km.

Zamierzenia wyczynowe Aeroklubu Bydgoskiego zasługują na tym większe uznanie, że jest to ośrodek treningowy stosunkowo mały, a przy tym boryka się on z dość poważnymi kłopotami organizacyjnymi, jeśli chodzi o trening pilotów.

Życzymy szybownikom Bydgoszczy jak najpomyślniejszych wiatrów i znacznego przekroczenia swych sportowych planów.

W PIŃCZOWIE JUŻ LATAJĄ

Nasz korespondent klubowy — **pil. szyb. Józef Kasiński** donosi z **Pińczowa,** że otwarty tam niedawno szybowcowy ośrodek treningowy rozpoczął już pierwsze loty. Pomyślne warunki atmosferyczne i silne wiatry wiosenne stwarzają możność pełnego wykorzystania zbocza pińczowskiego do wczesnego treningu pilotów. Trening ten ma duże znaczenie, gdyż kierownictwo Aeroklubu Pińczowskiego ma ambitne zamierzenia jak najszybszego przeszkolenia bardziej zaawansowanych szybowników w lotach nocnych, żeby mogli w pełnym już przygotowaniu pilnować okazji do zaatakowania rekordów długotrwałości lotu.

Jak bardzo społeczeństwo i młodzież Pińczowa oczekiwali na otwarcie rodzimego aeroklubu może świadczyć fakt, że w ciągu jednego miesiąca marca zgłosiło się na szkolenie szybowcowe dwa razy więcej kandydatów, niż w ciągu całego kilkumiesięcznego okresu poprzedniego. W pierwszych dniach swego istnienia Aeroklub Pińczowski miał kilka początkowych trudności organizacyjnych. Jednak sprężyste kierownictwo klubu, oparte o entuzjazm młodych pilotów, potrafiło je szybko przełamać i dzisiaj ośrodek pracuje już „na normalnych obrotach". (927)

KORESPONDENCI KLUBOWI DONOSZĄ

„Wszystkie sekcje Aeroklubu Krakowskiego rozpoczęły już normalną pracę" — pisze nam korespondent tego klubu — pilot **Józef Krawczyk.** Zarówno piloci szybowcowi i samolotowi, jak i spadochroniarze ruszyli zgodnie ze startu do realizacji zadań lotniczych bieżącego roku. Wszyscy są po gruntownym przygotowaniu teoretycznym okresu zimowego, które zakończyły egzaminy, warunkujące dopuszczenie do lotów. Chwilową bolączką normalnego treningu jest budujący się dopiero i w związku z tym nieczynny jeszcze hangar. Za to gdy prace budowlane dobiegną końca, piloci będą w pełni korzystać z możliwości jakie stwarza nowe, wspaniałe lotnisko Aeroklubu Krakowskiego. (937)

*

W Inowrocławiu trzej młodzi mechanicy Aeroklubu Kujawskiego, zetempowcy: Wojciechowski, Zajączkowski i Pawluczak, zorganizowali się w młodzieżową brygadę zetempowską, którą nazwali imieniem Józefa Stalina. Dla uczczenia pamięci Wielkiego Wodza mas pracujących całego świata zobowiązali się oni podnieść swój poziom wiedzy fachowej i poczynić znaczne oszczędności w zużyciu paliwa lotniczego. Na apel tejże brygady kierownik wyszkolenia Aeroklubu Kujawskiego — Jerzy Derkowski, zorganizował Eskadrę Sześciolatki imienia Józefa Stalina i dla uczczenia Jego pamięci, wezwał do współzawodnictwa długofalowego drugą Eskadrę Sześciolatki imienia Klementa Gottwalda.

Pisze nam o tym korespondent klubowy z Inowrocławia — **Henryk Groblewski,** dodając, że na naradzie roboczej Aeroklubu Kujawskiego pracownicy i piloci podjęli hasło: „Każdy członek klubu prenumeratorem SiM-u". Z hasłem tym łączy się zobowiązanie pięciokrotnego zwiększenia ilości prenumeratorów Czasopism Lotniczych w stosunku do liczby, jaką aeroklub szczycił się w roku ubiegłym. (936) „333"

---

w bezpośrednim sąsiedztwie miejsc zagrożonych ogniem, mogą być rozmaitego rodzaju. Rys. 5 przedstawia jeden z nich, oparty na zasadzie działania bimetalu. Bimetal ten tworzą dwie sprasowane ze sobą płytki B z metali o różnych odkształceniach cieplnych. Przy podgrzaniu niejednakowe wydłużenia obu płytek spowodują ugięcie się całości. W danym przypadku bimetal połączony jest ze źródłem prądu elektrycznego. Obwód zamknie się, jeśli wzrost temperatury odkształci płytkę B ku górze, zwierając styki K.

Instalacje o charakterze centralnym mają jednak tę ujemną stronę, że w przypadku zapalenia się np. samego gaźnika, uruchamiane zostają wszystkie rozpylacze, co jest nieekonomiczne.

Bardzo chętnie zabezpiecza się więc zagrożone punkty gaśnicami indywidualnymi, zamocowanymi na stałe lecz reagującymi samoczynnie. W takim wypadku wystarczy ich ujścia zaopatrzyć w wyżej już omówiony grzybek lub pewną jego odmianę pokazaną na rys. 6. Trzonek grzybka stanowi tutaj rurka szklana napełniona eterem. Ciecz ta bardzo szybko paruje, pary jej nie znajdują ujścia i przy pewnej określonej temperaturze prężność ich tak wzrasta, że rozsadzają rurkę. Grzybek zostaje odrzucony i wyzwolony — środek gaszący rusza do ataku. Wymiany grzybków dokonuje się równocześnie z napełnianiem zbiorników, czy też gaśnic.

Na zakończenie wspomnieć należy, iż względy eksploatacyjne wymagają od instalacji przeciwpożarowej dobrego dostępu w celu wymiany gaśnic i butli i ich napełnienia substancją gaszącą.

WŚRÓD PRZYSZŁYCH SPADOCHRONIARZY

Do rozpoczęcia wykładu jeszcze cała godzina. Rozglądamy się po pustej narazie sali, studiujemy rozkład wykładów, oglądamy modele samolotów, a po kilku minutach rozmawiamy ze zbierającymi się już uczestnikami teoretycznego kursu spadochronowego. Kurs ten został zorganizowany przez Warszawski Zarząd Okręgowy Ligi Lotniczej.

W miarę jak zapełnia się sala, nadchodzą i dziewczęta — na szkoleniu jest ich 10%. Na przykład 18-letnia Jadwiga Kosela, uczennica IV klasy Technikum Ekonomicznego w Warszawie, założyła samodzielnie Koło Ligi Lotniczej przy swojej szkole. Koło to liczy coraz więcej członków, a jego założycielka energiczna dziewczyna, córka małorolnego chłopa z powiatu płońskiego, została wysłana na kurs lotniczy w lipcu br. do Karolewa, gdzie była przewodniczącą Koła ZMP oraz przodownicą nauki.

— Nie mogę się doczekać na szkolenie praktyczne, chciałabym już nareszcie zacząć skakać, przynajmniej z wieży spadochronowej. Zamierzałam przejść również szkolenie szybowcowe — powiada koleżanka Jadwiga — ale natura poskąpiła mi wzrostu.

Podobny kłopot ze wzrostem posiada kolega Kazimierz Dąbrowski, który ma dopiero 17 lat. Ale po cóż martwić się na przyszłość, droga koleżanko Jadwigo i kolego Kaziku, przecież wzrost ustala się dopiero w 20 roku życia, a niekiedy nawet później.

Kolega Dąbrowski mimo młodego wieku jest już od trzech lat traktorzystą w Ośrodku Maszynowym w Teresinie k/Sochaczewa. Jest ZMP-owcem i dobrym organizatorem, o czym świadczy doskonale rozwijające się, założone przez niego koło Ligi Lotniczej nr 477 w Bielicach. Mimo pracy zawodowej i społecznej, znajduje jeszcze czas i na szkolenie spadochronowe; w dyskusjach zaś na szkoleniu wyróżnia się dużą ilością wiadomości o lotnictwie i spadochroniarstwie.

Wśród przyszłych skoczków spadochronowych jest również młody ślusarz z Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu — Antoni Wiśniewski.

— Lotnictwo zawsze mnie interesowało, od najmłodszych lat pragnąłem zostać lotnikiem i do dzisiaj nie zrezygnowałem ze swoich zamiarów — opowiada — ale obecnie kiedy mogę zostać skoczkiem spadochronowym to nie przepuszczę tej okazji, bo przecież jest to sport wysokiej klasy. Mieszkając w hotelu robotniczym mam sporo wolnego czasu po pracy i z dużą przyjemnością przebywam tu na szkoleniu, a jeszcze chętniej będę przychodził na szkolenie praktyczne. To naprawdę wielka emocja znaleźć się w powietrzu bez skrzydeł i samolotu!

Na szkolenie uczęszczają również studenci. Koleżanka Jadwiga Siedlec, która studiuje na Wydziale Matematyczno-Fizycznym Uniwersytetu Warszawskiego, jest córką chłopa średniorolnego spod Siedlec. — Po kursie spadochronowym przejdę jeszcze szkolenie silnikowe — mówi — chcę nauczyć się skakać ze spadochronem, ale jednocześnie muszę opanować pilotaż samolotu.

Koledzy Zdzisław Jakobs, Zenon Słaboń, Zdzisław Szyprowski, Jerzy Zajkowski — to studenci Wydziału Budownictwa Przemysłowego Politechniki Warszawskiej. Pilnie przychodzą na wykłady i skrupulatnie je notują. — Przywykliśmy do solidnej nauki — powiada Zdzisław Jakobs — a spadochroniarstwo jest sportem ciekawym, zwłaszcza, że chcemy zostać wyczynowcami. Dzięki stypendium na uczelni nie musimy pracować, a wolny od nauki czas wykorzystujemy właśnie na uprawianie sportu.

Wszyscy uczestnicy kursu czekają niecierpliwie na swoje pierwsze skoki z wieży w Parku Praskim. Następnie przejdą oni na skoki z samolotu i niejeden z nich w przyszłości wykaże się niewątpliwie dużymi umiejętnościami jako skoczek spadochronowy. (h)

CORAZ WIĘCEJ KWWL

Coraz więcej Kół Ligi Lotniczej organizuje Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Kursy takie mają na celu popularyzowanie zagadnień lotniczych wśród młodzieży i starszych.

Obecnie KWWL odbywają się przy: Technikum Telekomunikacyjnym w Gdańsku i Technikum Obuwniczym w Starogardzie.

Starogardzki Zarząd Powiatowy Ligi Lotniczej po otrzymaniu proporca przechodniego z jeszcze większym zapałem zabrał się do organizowania KWWL, w wyniku czego powstały one przy szkole podstawowej nr 2 i Liceum Ogólnokształcącym im. Staszica oraz w trakcie organizowania są przy szkole ogólnokształcącej TPD i Zasadniczej Szkole Metalowej. (663—696—905).

Na podstawie korespondencji
Józefa Piekarskiego z Gdańska
Zbigniewa Semmerlinga
i Stefana Gołąbka ze Starogardu.

DOBRE I ZŁE TKL-E

Okręgi LL organizują teoretyczne kursy silnikowe, szybowcowe i spadochronowe. Kursy prowadzone są różnie, niekiedy bardzo dobrze, jak np. w aeroklubie Bielsko-Bialskim, gdzie ich kierownikiem był instr. Góra. Czasem trochę gorzej — tu przykładem będzie kurs szybowcowo-spadochronowy przy Zasadniczej Szkole Budowlanej w Szczecinie. Niedociągnięcie polegało tam na braku zagadnień politycznych w programie nauczania kursu.

Niedołęstwo natomiast i zła wola cechuje kierownictwo szkolenia szybowcowego przy ZOLL w Koszalinie, gdzie kandydaci szkolenia nie otrzymali planu wykładów, a wykładowcy spóźniali się na wykłady albo nie przychodzili wcale. Nawet kierownik kursu nie zdradzał głębszego zainteresowania kursem i często nie przychodził na wykłady. (685—815—806).

Na podstawie korespondencji
Wandy Cieślak ze Szczecina
Stanisława Jurzaka z Kąt
Stefana Sędzialika z Koszalina.

DYSKUTUJEMY NA TEMAT „SŁOMIANEGO ZAPAŁU"

Podzielam całkowicie pogląd Jerzego Bertranda (art. SiM Nr 13, str. 207) i w całości popieram jego argumenty; sądzę zarazem, że autor był wyrazicielem myśli setek działaczy i członków LL.

Co do pozbawienia świadectwa ukończenia kursu w razie niezgłoszenia się kandydata na treningi uważam, że jest to całkowicie słuszne, jeżeli ów „dezerter" nie potrafi przedstawić należytych dowodów, że nie stało się to z jego winy. Myślę, że po przeprowadzonej szerokiej dyskusji na ten temat ukażą się odpowiednie przepisy, które będą regulowały te sprawy już przy werbunku na szkolenie. Ponieważ zdarzają się jeszcze częste wypadki, że kandydaci pragnący przejść odpowiednie przeszkolenie lotnicze nie zawsze odpowiadają warunkom — dajmy na to zdrowotnym — proponuję, aby kandydaci nie stali się z tego powodu martwymi duszami na arenie życia lotniczego, lecz byli przez komisję kierowani na taki rodzaj szkolenia, jakiemu ich osobiste warunki będą odpowiadały.

Wołam w ślad za Jerzym Bertrandem — najpierw praca w kole, modelarni itp., a potem szkolenie lotnicze, co w konsekwencji da lepsze wyniki przy mniejszym nakładzie kosztów. (909)

Edmund Latkowski
Grodziec



Kol. **J. Michałowski** z Żychlina. Brak jednego palca u którejkolwiek dłoni dyskwalifikuje kandydata do szkolenia lotniczego.

Kol. **Irena Buła** ze Skotnik. Wzrost człowieka ustala się z dojściem do dojrzałości (około 20 roku życia). Macie więc jeszcze czas i szanse do osiągnięcia wymaganego wzrostu.

Kol. **Bogdan Węglewski** z Poznania. Zez jawny lub ukryty dyskwalifikuje kandydata na pilota. W uprawianiu sportu na ziemi lub sportów wodnych nie stanowi przeszkód.

Kol. kol. **Jan Piskorz** z Krakowa, **Jan Nurek** z Rzeszowa oraz **Józef Baran** ze Złotyni Dolnej. Żylaki leczy się chirurgicznie. Po wyleczeniu nie będziecie mieli przeszkód w przyjęciu na szkolenie lotnicze.

Kol. **Józef Łobz** z Kalisza. Krótkowzroczność powyżej 0,5 D — dyskwalifikuje kandydata do szkolenia lotniczego. Można zezwolić na latanie ze szkłami korekcyjnymi pilotowi zaawansowanemu, ale szkolić kandydata, który nosi szkła — nie wolno.

Kol. **Jerzy Olszewski** z Warszawy. Organiczna wada serca stanowi przeszkodę w przyjęciu na szkolenie lotnicze.

Kol. **Jan Adaszkiewicz** z Opolna-Zdroju. Znaczne skrzywienia kręgosłupa są przeszkodą w przyjęciu kandydata do szkół wojskowych, tak lotniczych jak i technicznych.

Kol. **Henryk Podkowiak** z Konradowa (393). Brak kilku zębów nie dyskwalifikuje Was jako pilota, szczególnie jeżeli zęby można uzupełnić stałym mostkiem.

Podobnie ucho należy zoperować. Ropa ciekąca z ucha zewnętrznego nie jest chorobą ucha, lecz przetoką ropną zropiałego gruczołu.

Kol. **Szczepan Pelikan** z Chorzowa (264). Ostrość wzroku pilota powinna być pełna tj. = 1,0. Kanaliki i nici widziane podczas patrzenia na pogodne niebo są objawem fizjologicznym, czyli normalnym u każdego człowieka. Brak trzech zębów nie jest przeszkodą w pracy lotniczej.

Kol. **Kazimierz Cisowski** z Radomska (133). Tylko zdrowe serce, w którym w żadnym przypadku (a więc i po przysiadach) nie stwierdza się żadnych odchyleń od normy (a więc i szmerów), jest gwarancją nie odrzucenia podczas badań lekarskich.

Szmery w sercu, szczególnie u ludzi młodych, mogą być spowodowane czynnościowymi zaburzeniami krążenia centralnego i obwodowego, które to zaburzenia przy odpowiednim postępowaniu zalecanym przez lekarza mogą ustąpić.

Kol. **Zbigniew Polak** z Warszawy (298). O ile ropne zapalenie opłucnej nie pozostawiło żadnych śladów upośledzających sprawności płuc, opłucnej i serca, to komisja lotniczo-lekarska uzna Was na pewno za zdolnego do pracy w powietrzu.

Kol. **Zbigniew Karpiński** z Lublina (321). Chwiejność układu przedsionkowo-wegetatywnego jest sprawą konstytucjonalną, w leczeniu bardzo trudną i dającą słabe wyniki. Dlatego wątpliwe jest, abyście w przyszłości kiedykolwiek zostali uznani za zdolnego do pracy w powietrzu.

Kol. **Stanisław Śnigurowicz** z Elbląga (364). Czy łuszczyca jest chorobą zwalniającą z wojska, czy nie, orzekają Wojskowe Komisje Lekarskie, w oparciu o obowiązujące przepisy o badaniu przydatności do służby wojskowej. Leży więc to tylko i wyłącznie w kompetencji właściwej dla Was Wojskowej Komisji Lekarskiej. Choroba ta według istniejących poglądów nie jest zaraźliwa.

Bł.

PAMIĘTNY WIECZÓR Z JÓZEFEM STALINEM

(dokończenie ze str. 262)

— Znasz tę piosenkę?

Tania śpiewa ją.

— A tę znasz?

Dziewczynka zaśpiewała i tę piosenkę. Dziwię się, jak nasze dzieci nauczyły się szybko nowych pieśni w tym czasie, kiedy my lecialyśmy gdzieś na Dalekim Wschodzie.

Jeszcze długo trwał ten przecudny i serdeczny nastrój.

Stalin bierze do ręki bukiet czerwonych goździków i daje jeden kwiat mojej córce. Oczy Tani zabłysły. Bierze do ręki kwiat i za nic na świecie nie chce go położyć na stole, lecz trzyma go w ręce. Nie chce się z nim rozstać, ponieważ dał go jej towarzysz Stalin. Odchodzimy z tym goździkiem, gdy towarzysz Stalin żegna się z nami, mocno ściska nam dłonie i życzy dalszych sukcesów. Długo patrzymy za wychodzącym z sali Stalinem.

Nie można opisać tego co czuliśmy po naszym odejściu. Mieliśmy w sercach jedną myśl, jedno życzenie, jedno marzenie: ażeby towarzysz Stalin, pozwolił nam na nowy daleki lot, ażebyśmy mogli lecieć jeszcze dalej i jeszcze lepiej.

tłum. EUGENIUSZ MROCZKO





Kol. **Józef Popiela** — Kobylanka (916). Nieznaczne blizny na nogach i brzuchu nie powinny być przeszkodą w przyjęciu Was do lotnictwa. Przeszkodą natomiast może być to, że macie zbyt niskie wykształcenie. Chociaż na szkolenie lotnicze organizowane przez Ligę Lotniczą przyjmowani są kandydaci po ukończeniu 7 klas szkoły podstawowej, to jednak nie znaczy, że wykształcenie siedmioklasowe jest dla pilota sportowego wystarczające. Kandydat zgłaszający się na szkolenie lotnicze powinien kształcić się dalej w obranej przez siebie dziedzinie wiedzy czy zawodzie, zwłaszcza, że turnusy szkolenia lotniczego organizowane są w ten sposób, by nie odrywać kandydatów od nauki lub pracy.

Jeśli chcielibyście dostać się do Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych, to spotkacie się z trudnościami, ponieważ od kandydata wymaga się ukończenia minimum 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub zawodowej. Macie już wprawdzie 17 lat, ale jeszcze nie jest zapóźno na kontynuowanie nauki. Nie marnujcie więc cennego czasu. Postarajcie się o przyjęcie Was do Technikum Mechanicznego w Rzeszowie (ul. Obrońców Stalingradu 120). Warunki przyjęcia do technikum podaliśmy w 16 n-rze SiM-u. Ucząc się w technikum będziecie mogli jednocześnie przechodzić szkolenie lotnicze.

Kol. **Eugeniusz Rybka** — Otwock (654) pisze, że jest uczniem Zasadniczej Szkoły Zawodowej w Warszawie, jednakże zawód w niej zdobywany w ogóle mu nie odpowiada, ponieważ marzy tylko o lataniu. Wydaje nam się, Kolego, że zawód ten w zupełności odpowiadałby Wam, gdybyście wiedzieli o tym, że ucząc się w tej szkole, a potem pracując w wyuczonym zawodzie, będziecie mogli jednocześnie latać na szybowcach lub samolotach jako pilot sportowy. A to jest naprawdę możliwe. Uczcie się więc pilnie i wytrwale, czytajcie czasopisma i książki lotnicze, zapiszcie się do Ligi Lotniczej, gdzie będziecie mogli zdobyć podstawowe wiadomości o lotnictwie, niezbędne dla przyszłego pilota, a w przyszłym roku starajcie się o przyjęcie Was na szkolenie lotnicze. Kiedy zaś trzeba będzie rozpocząć starania — dowiecie się w odpowiednim czasie ze „Skrzydlatej".

O przeczytanie powyższego prosimy również kol. Z. M. z Błonia (433).

Kol. **Józef Bugajny** — Danków Mały (824). Od kandydatów na kurs pomocników mechaników wymagane jest podstawowe przygotowanie techniczne. Radzimy zatem zdobyć je w roku bieżącym, kończąc na przykład kurs szoferski, na którym zapoznacie się z budową i pracą silnika, po czym w roku przyszłym starać się o przyjęcie na kurs pomocników mechaników lotniczych.

Kol. **Zofia Maj** — Dąbrowa Górnicza (931). Nie wiemy dlaczego chcecie koniecznie zostać spadochroniarką Kieleckiego Aeroklubu LL, skoro mieszkacie w Dąbrowie Górniczej i macie bliżej do Aeroklubu Śląskiego w Stalinogrodzie. Radzimy więc jeszcze dziś zapisać się do Ligi Lotniczej, stać się jej aktywnym członkiem, a w roku przyszłym starać się o przyjęcie Was na szkolenie spadochronowe, tylko nie w Kielcach, a w Stalinogrodzie.

Kol. **Franciszek Wrona** — Stronie (716). Jeśli w Waszej szkole nie macie możliwości założenia koła LL, musicie poczekać do przyszłego roku, to jest do chwili ukończenia 7 klasy. Z pewnością nie poprzestaniecie na wykształceniu siedmioklasowym, a będziecie się uczyć dalej i w tym celu wyjedziecie do miasta, gdzie nie będziecie mieli trudności w dostaniu się w szeregi Ligi Lotniczej.

Kol. **Józef Lembus** — Jawor (432). Nie radzimy przerywać nauki. Naszym zdaniem powinniście ukończyć nie 9, a 11 klas szkoły ogólnokształcącej, a potem starać się o przyjęcie Was na Wydział Lotniczy Politechniki Wrocławskiej. Studiując we Wrocławiu będziecie mieli jednocześnie możliwość ukończenia kursów pilotażu szybowcowego oraz silnikowego.

Kol. **Tadeusz Górkiewicz** — Białogard (917). Trzeba, Kolego, najpierw postarać się o założenie koła LL na Waszym terenie, aktywnie w nim pracować, no i oczywiście zdobyć minimum wiadomości o lotnictwie wymaganych od kandydatów na egzaminach wstępnych, a dopiero potem starać się o przyjęcie na szkolenie lotnicze.

Kol. **Zofia Kubacka** — Tomaszów Mazowiecki (618). Przyjęcia na szkolenie lotnicze w roku bieżącym są już zakończone. Nie widzimy również szans dostania się na szkolenie w roku przyszłym, ponieważ przekroczycie już górną granicę wieku wymaganego od kandydatów.

Kol. **Jan Krupiński** — Częstochowa (626). Liga Lotnicza nie zapewnia pracy absolwentom kursu pomocników mechaników. Musicie starać się o pracę we własnym zakresie. Do Technikum Mechanicznego przyjęci być nie możecie, ponieważ przekroczyliście już górną granicę wieku wymaganego od kandydatów.

(jn)

odpowiedzi INŻYNIERA

Kol. **Teresa Princ** i kol. **Chowański** (358) ze Starogardu Gd. nie są zadowoleni z „Odpowiedzi inżyniera" udzielonej kol. Romanowi Gacowi z Konina w n-rze 4 (344) „SiM", uważają, że jest niesłuszna i nie na temat.

Główny zarzut polega na tym, że rzekomo odpowiedź nie wyjaśnia sprawy najistotniejszej w sporze między kol. Gacem a siostrą, a mianowicie czy okręt i samolot poruszają się na tej samej zasadzie.

Gdybyście, Koleżanko i Kolego, przeczytali dokładniej odpowiedź dla kol. Gaca, nie napisalibyście tego listu. Sprawa zasady ruchu była tam bowiem wyjaśniona zupełnie wyraźnie zdaniem:

„Jeśli idzie o śrubę okrętową, to **spełnia ona wprawdzie tę samą rolę co śmigło w samolocie**, a mianowicie zapewnia ciąg powodujący ruch, jest ona jednakże tylko urządzeniem pomocniczym, nie warunkującym samego pływania okrętu, a tylko jego poruszanie się z miejsca na miejsce. To samo zadanie spełniały dawniej wiosła lub żagle".

Niezadowolenie Wasze prawdopodobnie ma swe źródło w tym, że co najmniej połowa odpowiedzi poświęcona była zasadom, na jakich utrzymują się samolot w powietrzu, a okręt — na wodzie. Było to jednak konieczne przed wyjaśnieniem ruchu aparatu aerodynamicznego (samolotu) i hydrostatycznego (okrętu). Przytoczona zresztą analogia samolotu i nart wodnych rozstrzygała sprawę bez reszty.

Jeśli natomiast szło Wam nie o zasady ruchu samolotu i okrętu, ale o bliższe wyjaśnienie mechanizmu powstawanie ciągu na śmigle i śnubie okrętowej, to winniście to wyraźnie zaznaczyć. Zjawiska w obu wypadkach są rzeczywiście bardzo do siebie podobne. Zarówno śmigło jak i śruba okrętowa mogą być w teoretycznych rozważaniach zastąpione płaszczyzną, przy przejściu której strumień wody lub powietrza jest przyśpieszany o wartość prędkości proporcjonalną do przyłożonej mocy.

inż. R. WITKOWSKI

KOMUNIKAT

ZMIANA W TERMINIE PRZYJMOWANIA ZAMÓWIEŃ I OPŁAT NA PRENUMERATĘ POCZTOWĄ

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę dzienników i czasopism, począwszy od bieżącego okresu, przyjmowane będą w nowych terminach od dnia 11 każdego miesiąca do dnia 10 następnego miesiąca na najbliższy okres kalendarzowy.

Na okresy miesięczne:

do dnia 10 każdego miesiąca na miesiąc następny

Na okresy kwartalne:

do dnia 10 grudnia	na I kwartał
do dnia 10 marca	na II kwartał
do dnia 10 czerwca	na III kwartał
do dnia 10 września	na IV kwartał

Na okresy półroczne:

do dnia 10 grudnia	na I półrocze
do dnia 10 czerwca	na II półrocze

Na okres roczny:

do dnia 10 grudnia.

JAK WOŁODIA ŁAWRYNIENKOW ZOSTAŁ LOTNIKIEM

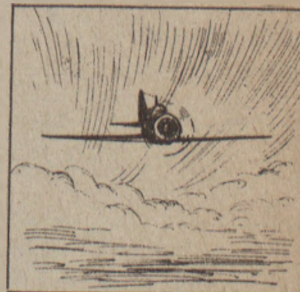
Tekst: JOANNA MALISZEWSKA — Rysunki: JANUSZ ROCKI



Szóstego dnia dotarł wreszcie do linii frontu. Ale organizm nie wytrzymał nadludzkiego wysiłku i Wołodia padł jak martwy w opuszczonym okopie. Ocknął się nazajutrz o świcie, kiedy gwałtowna strzelanina i wybuchy pocisków zbliżały się tuż do niego. Zagryzł do krwi wargi i ostatkiem sił zerwał się, aby przebiec ku swoim.



Sanitariusze radzieccy znaleźli go, kiedy wojska radzieckie przełamały opór hitlerowców i runęły na nich pancerną lawiną. Wołodia pięć miesięcy leżał w szpitalu, walcząc ze śmiercią. Kiedy odzyskał przytomność, natychmiast chciał iść na front. Lekarze musieli wstrzymywać go siłą.



Nadszedł wreszcie upragniony dzień. Wołodia ze wzruszeniem zameldował się dowódcy dywizji lotniczej i siadł do samolotu. Był to jego pięćsetny lot bojowy. Do końca wojny Wołodia Ławrynienkow zestrzelił 27 samolotów hitlerowskich. Rząd nagrodził go, wiernego obrońcę socjalistycznej Ojczyzny, po raz drugi tytułem Bohatera Związku Radzieckiego.

KONIEC

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 6-12-81(4). Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ
Kierownik graficzny JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty; miesięcznie — zł 2,80; kwartalnie — zł 8.40; półrocznie — zł 16.80; rocznie — zł 33.60. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Format papieru 84 cm, rotograwiura, klasa VII, 65 gram, maszynopis otrzymano dnia 13. IV. 1953 r. wykonano 24. IV. 1953 r.
Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. 1775/C 4-B-13961

271



Zespół powoli zdobywa wysokość... Piloci Aeroklubów pilnie trenują przed oczekującymi ich Szybowcowymi Mistrzostwami Polski. Foto: Koszewski LL

272